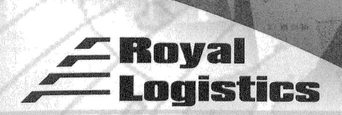


إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهرياً
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
إنترناشيونال ديسمبر 2008 / ذو القعدة 1429
International December 2008 / Zu AL Qadah 1429
• إختيار الدكتور محمد فرغلى ضمن 20 خبيراً على مستوى العالم
لعضوية اللجنة الفنية للإستراتيجية الدولية للحد من الكوارث
• حوار مع الدكتور عبد العزيز حجازى
• مشروع شرق التفريعة التنموى.. الفرص والتحديات
• شاب من مصر
• القرصنة البحرية 2007



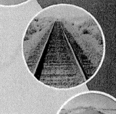


LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com









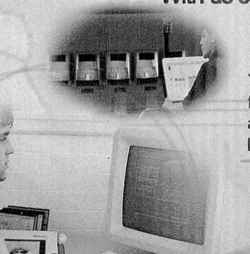
- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance &Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
* How could we have the ability to break the routine?
* How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .
Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202-4149944-4184423-4184283---Fax:+202-4184428-4148877
AlexandriaOffice: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951--- Fax.:+203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax.: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.:+2066-3352940-3352941 ----Fax:+2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AMEL PRESS AND PUBLISHING COMPANY LIMTED - LONDON

ولنا كلمة



أوباما .. الرئيس الجديد لأمريكا

حسم ملايين الناخبين الأمريكيين المعارك الإنتخابية التى استمرت 20 شهراً لإختيار الرئيس رقم 44 للولايات المتحدة الأمريكية .. وتم فى نهاية المطاف وللمرة الأولى فى تاريخ الأمم المتحدة الأمريكية إختيار السناتور الديموقراطى باراك حسين أوباما البالغ من العمر 47 عاماً ليكون أول رئيس أسود من أصل أفريقى يقود البلاد بعد فوزه الساحق فى 28 ولاية وحصوله على 52% من الأصوات فى حين حصل منافسة الجمهورى جون ماكين على 47% بفوزه فى 20 ولاية فقط .. لقد احتفل آلاف الأمريكيين السود والبيض بفوز الرئيس المنتخب بالدموع وصرخات الفرح، وبدأت هذه الاحتفالات فى مدينة شيكاجو حيث تدفق حوالى مليون شخص إلى حديقة جراند بارك للاحتفال بفوز باراك الذى ولد يوم 4 أغسطس عام 1961 فى هاواى لأب كينى مسلم وأم أمريكية بيضاء من ولاية كنساس تربى فى كنفها بعد انفصال أبوه عنها وزواجها من مهندس نفط أندونيسى الجنسية، والتحق أوباما فى مطلع شبابه بإحدى جامعات كاليفورنيا ، ثم انتقل بعد ذلك إلى جامعة كولامبيا الشهيرة فى نيويورك ليتخرج منها عام 1983 بعد أن حصل على البكالوريوس فى العلوم السياسة والعلاقات الدولية، وفور تخرجه أنصرف إلى مجال العمل الأهلى لمساعدة الفقراء، وعمل كاتباً ومحللا مالياً لمؤسسة بزنس إنترناشيونال كوربوريشن، ودخل باراك أوباما عالم السياسة عام 1996 عقب انتخابه عضواً فى مجلس شيوخ ولاية الينوى حيث أنخرط بشكل رسمى فى أنشطة الحزب الديموقراطى، وفى نوفمبر 2004 فاز فى إنتخابات الكونجرس عن ولاية الينوى بنسبة 70% من إجمالى أصوات الناخبين ليصبح واحداً من أصغر أعضاء مجلس الشيوخ سناً وأول سناتور أسود فى تاريخ مجلس الشيوخ الأمريكى، ثم أعلن فى فبراير 2007 عزمه خوض سباق الرئاسة الأمريكية .

وفور التأكد من فوزه الساحق ألقى أوباما خطاب النصر بمدينة شيكاجو بولاية الينوى الذى أكد فيه أن التغيير قادم لأمريكا ، وطالب الأمريكيين بكل توجهاتهم بالإتحاد فى مواجهة التحديات التى تنتظرهم خلال الفترة المقبلة، وأشار إلى أن الطريق مازال طويلاً والعقبات كثيرة وذلك بسبب معاناة البلاد حربين بجانب أسوأ أزمة مالية فى القرن الحالى، وبالرغم من ذلك فإن لديه الأمل الكبير فى تجاوز الأزمات العنيفة وتحقيق الأهداف، وعدد أوباما التحديات التى تواجه الأمريكيين حالياً ومن أهمها حرب العراق، وأكد على أنه يعتزم سحب القوات الأمريكية فى غضون 16 شهر تقريباً وبطريقة مسئولة بالاتفاق مع القادة الميدانيين، ومن أهم ما تعهد به أوباما إلغاء الضرائب عن الذين لا يتجاوز دخلهم 250 ألف دولار سنوياً، واعتزامه الإجتماع مع قادة وزعماء الدول المعادية للولايات المتحدة بدون شروط مسبقة ومنها على سبيل المثال إيران وكوبا وفنزويلا، وأكد فى النهاية على أن تحقيق هذه الأهداف ربما يستغرق أكثر من عام وربما أكثر من فترة ولاية واحدة .

لقد توالت ردود الفعل الدولية بالنسبة لفوز المرشح الديموقراطى باراك أوباما فى الإنتخابات الرئاسية الأمريكية ، وكان لكبار العالم الرأى التى نسوق منه:

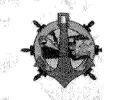
- هنأ الرئيس حسنى مبارك أوباما فور فوزه وتمنى له التوفيق فى التوصل إلى تسوية عادلة للصراع الفلسطينى الإسرائيلى والانسحاب من العراق وإشاعة الاستقرار فى أفغانستان.
- هنأ الرئيس الفرنسى نيقولا ساركوزى أوباما، وأكد على أن الشعب الأمريكى باختياره له اختار التغيير والانفتاح والتفاؤل.
- أكد جوردون براون رئيس الوزراء البريطانى آن أوباما أدار حملة انتخابيه ملهمة وآثرى السياسة بأفكاره التقدمية ورؤيته للمستقبل.
- **أعرب خوسيه مانويل باروسو رئيس المفوضية الاوروبية عن أمله فى أن تتوصل أمريكا تحت القيادة الجديدة للاتفاق مع أوروبا لمصلحة شعوب الجانبين ومصلحة العالم.**
- **دعا الرئيس الفلسطينى محمود عباس أبو مازن الرئيس المنتخب إلى تسريع الجهود لتسوية النزاع بين إسرائيل والفلسطينيين وإعطاء الأولوية للسلام فى الشرق الأوسط.**
- **صرح آية الله على خامينى بأن فوز أوباما يتيح إمكانية تحسن العلاقات بين الولايات المتحدة وإيران فى حال أو فى متعهداته الإنتخابية وفى مقدمتها عدم الإقدام على مهاجمة دول أخرى.**
- **هنأ الرئيس الأفغانى حامد كرزاى أوباما على النصر الذى أخذ العالم إلى حقبة جديدة.**
- **رحب إيهود أولمرت رئيس الوزراء الإسرائيلى بالفوز الساحق والتاريخى لأوباما معرباً عن أمله فى تحقيق تقدم فى عملية السلام فى عهده.**
- أشاد نيلسون مانديلا رئيس جنوب أفريقيا السابق بانتصار أوباما معتبراً أن هذا الإنتصار يثبت أنه يحق لأى شخص أن يحلم بتغيير العالم - داعياً أوباما إلى العمل من أجل محاربة الفقر والمرض على مستوى العالم.

إن الرئيس الجديد أوباما سيتسلم منصبه وسط إعصار إقتصادى يضرب الولايات المتحدة بعد ثمانى سنوات عجاف هى فترة حكم الرئيس جورج بوش لقد اثبت أوباما أن أقدم كلمة فى الحياة السياسية الأمريكية هى كلمة "جديد" .. فهل سيتمكن من إعادة المصداقية والهيبة للحكم الأمريكى بإصلاح الأخطاء التى عانت منها الولايات المتحدة فى حكم الرئيس بوش.

إن العالم فى انتظار ما سيختلفه فترة حكم الرئيس خاصة وأنه أكد فى كلمته أنه لا يمكن أن يستمر العالم فى ظل استئثار أقليه بكل الخيرات بينما تعانى الأغلبية الفقر والحرمان.

عاصم السيد أحمد





الشركة القابضة للنقل البحري و البري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

- يحقق الموقع العبقرى لميناء بورسعيد على المدخل الشمالى لقناة االسويس عنصراً فريداً وجاذباً للخطوط الملاحية العالمية نظر لتحقيقه كسباً إقتصادياً كون زاوية إنحراف الميناء (صفر) مما يحقق وفراً فى التكلفة يقدر بـ ٢,٥$ للحاوية الواحدة .
- حققت الشركة حجم تداول قدره ١٠٤١٣٨٨ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٧ مقابل ١٠١١١٦٦ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٦ بمعدل نمو قدره ٣٪.

قفز تصنيف الميناء عالمياً فى مجال حجم تداول الحاويات من المركز الستين عام ٢٠٠٦ إلى المركز الخامس والثلاثين عام ٢٠٠٧

نشاط تداول الحاويات

- ساحات الحاويات ٤٦٧١٣٠ م٢.
- الطاقة النظرية السنوية٨٠٠٠٠٠ حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٦٠٠٠ م٢.
- إنتاجية الرصيف ١١٥٨ حاوية /متر/رصيف.
- معدل التداول ٢٥حاوية/ساعة/ونش.
- المعدات :

٩ ونش رصيف عملاق .
٢ ونش رصيف متحرك.
٩ ونش ساحة عملاق .
٣٤ ونش ساحة تلسكوبي.
٤٧ جرار موانئ بالمقطورة.

صيانة وإصلاح الحاويات

- تمتلك الشركة ورشة متخصصة فى صيانة و إصلاح الحاويات تقوم بصيانة و إصلاح الحاويات وفقاً للمقاييس العالمية بمعرفة مهندسين متخصصين حاصلين على شهادة (IICL)الدولية.
- كما يمكن أن تقوم الورشة بغسل و تنظيف الحاويات
- تبلغ طاقة الورشة ٦٠٠ حاوية شهرياً

EB: www.psccfc.com
MAIL:info@psccfc.com

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشرمن رمضان .
- طاقة المحطة٦٠٠٠حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢.

تقاطع شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب
لواء بحرى/ محمد جلال ياسين



إختيار الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية العربية

ضمن 20 خبيراً على مستوى العالم .. عضواً فى اللجنة الفنية العلمية لإستراتيجية الحد من الكوارث بأمانة الأمم المتحدة

تم إختيار الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى عضواً فى اللجنة الفنية العلمية للإستراتيجية الدولية للحد من خطر الكوارث التابعة لأمانة الأمم المتحدة عن المنطقة العربية ودول شمال أفريقيا وغرب أسيا ضمن 20 خبيراً يتم إختيارهم على مستوى العالم من بين أهم المتخصصين والعلماء فى الهيئات والمنظمات الدولية المتخصصة وفى مقدمتها منظمة الأمم المتحدة للأرصاد العالمية ومنظمة الصحة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

جاء هذا الإختيار إثراء لمسيرة الأكاديمية التى بادرت بتدريب الكوادر على إدارة الأزمات والكوارث منذ عام 1996.

يتم تشكيل اللجنة الفنية العلمية للإستراتيجية الدولية للحد من خطر الكوارث بمعرفة وكيل الأمين العام للأمم المتحدة، وتختص بتطوير آليات منظومة الإستراتيجية. وإلقاء الضوء على أهم التساؤلات الفنية والعلمية والتكنولوجية فى إطار الإستراتيجية ، كما تقوم بمراجعة الموضوعات المتعلقة بالحد من خطر الكوارث فى إطار عمل مؤتمر (هيوجو) العالمى الذى كان قد عقد باليابان عام 2005، وترفع اللجنة تقريراً سنوياً إلى رئيس الإستراتيجية (وكيل الأمين العام للأمم المتحدة للشئون الإنسانية).

وكان قد تم توقيع إتفاقية للتعاون العلمى والفنى بين الأكاديمية وأمانة الأمم المتحدة للإستراتيجية الدولية للحد من الكوارث . يتم بموجبها إجراء ودعم البحوث التى تعمل على الحد من خطر الكوارث، وتقديم التعاون الفنى للحكومات والمؤسسات الوطنية والإقليمية، ومساندة المبادرات المتعلقة بهذا الشأن. كذا تطوير وتعزيز آليات الحد من خطر الكوارث، وإقامة شبكة إقليمية لهذا الغرض.

وقد أكد الدكتور محمد فرغلى أنه من المقرر أن تنتهى قريباً الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا من اعداد المخطط العام للموانى النهرية المقرر طرحها أمام القطاع الخاص والإجراءات المنظمة لعمليات الإمتياز والتشغيل والمعاملات المالية وأنه من المقرر أن يتم توقيع العقود لأول دفعة من هذه الموانى خلال شهر فبراير المقبل بعد عمليات الطرح العام وفقاً للشروط المنظمة لإجراءات العمل فى هذه الموانى



تم التوقيع على الإتفاقية بين كل من الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية والسيد سالفانو بريسينو مدير أمانة الأمم المتحدة للإستراتيجية الدولية للحد من الكوارث.

شكراً لهذا الرجل

تنتهز أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال هذه الفرصة وتتقدم بجزيل من الشكر والعرفان والتقدير للسيد الأستاذ الدكتور

عبد الحليم بسيونى

على ما قدمه من أعمال وإنجازات ودراسات على المستوى المحلى والدولى أثناء توليه منصب عميد مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى راجين الله عز وجل أن يوفقه فى حياته القادمة وأن يمنحه الصحة والعافية

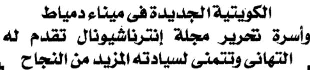
مرحباً بهذا الرجل

أصدر الأستاذ الدكتور محمد فرغلى مدير عام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى قراراً بتعيين السيد للأستاذ الدكتور

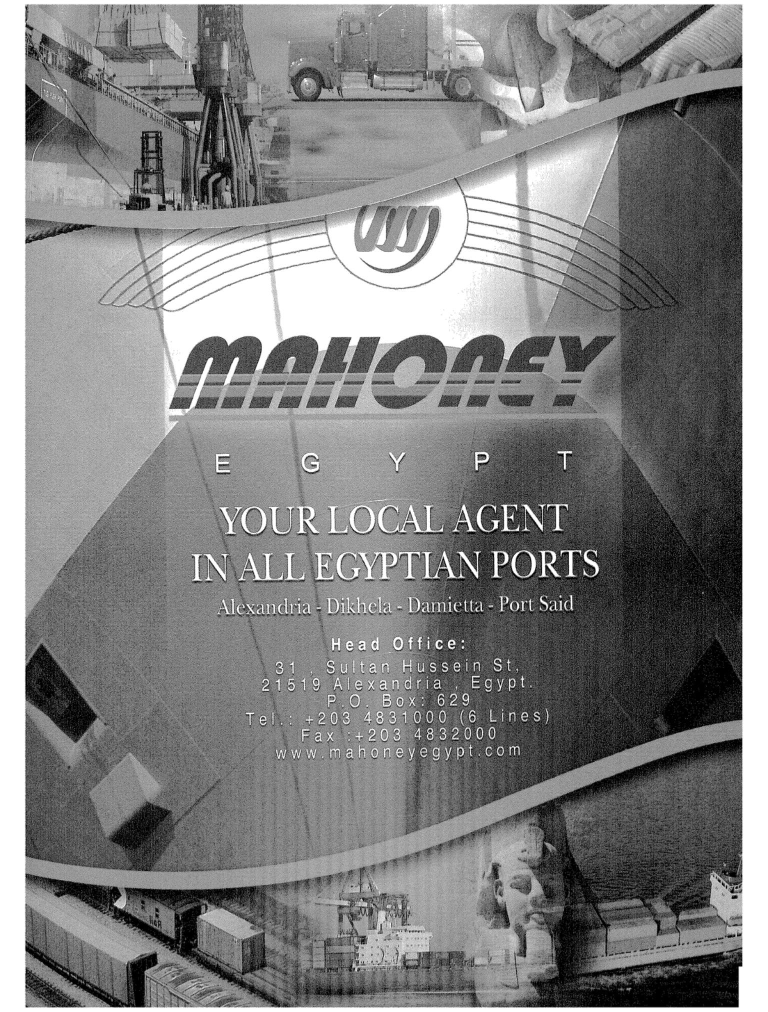
أحمد محمد أمين

عميداً لمركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى

والجدير بالذكر أن الدكتور أحمد محمد أمين شارك فى العديد من مشروعات إنشاء الموانى مثل إنشاء ميناء شرق بورسعيد ومشروع إنشاء ميناء السخنة وكذا محطة الحاويات الكويتية الجديدة فى ميناء دمياط



وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تقدم له التهانى وتتمنى لسيادته المزيد من النجاح



MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com

أجندة إنترناشونال

- أجلت المحكمة الكويتية النظر فى قضية وقف التداول فى سوق الكويت للأوراق المالية (البورصة) إلى جلسة تعقدها فى الأول من ديسمبر الجارى للإطلاع.
- بناء على توجيهات الفريق أحمد شفيق وزير الطيران من المتوقع إفتتاح المبنى الجديد رقم 3 بمطار القاهرة الدولى يوم 4 ديسمبر الجارى بعد انتهاء المرحلة التجريبية لمنشئات المطار والأنظمة المستخدمة فيه.
- أعلن الإتحاد الدولى لكرة القدم "الفيفا" لأول مرة فى تاريخ التحكيم المصرى عن إختيار الحكم المساعد المصرى **ناصر صادق** لإدارة مباريات كأس العالم للأندية باليابان والمقرر إقامتها خلال الفترة من 11 حتى 21 ديسمبر الجارى.
- انتهت وزارة الداخلية من وضع الإشتراطات النهائية والقياسية لحقيبة الإسعافات والمثلث العاكسى التى أقرها القانون الجديد وتحدد يوم 13 ديسمبر الجارى البدء التطبيق.
- يعقد المؤتمر الدولى السنوى الثامن والثلاثين لقضايا السكان تحت عنوان "الواقع والتحديات" فى 16 ديسمبر الجارى حيث سيتم استعراض التجارب الناجحة فى خفض معدلات النمو السكانى.
- قررت محكمة جنح مستأنف مدينة نصر تأجيل نظرها لقضية المتهمين باحتكار الأسمنت إلى جلسة 17 ديسمبر الجارى لإطلاع الدفاع على المستندات والاستعداد للمرافعة.
- تعقد المنظمة العربية التنمية الإدارية يوم 21 ديسمبر الجارى ندوة حول مشكلات تطبيق الحكومة الإلكترونية فى الوطن العربى من حيث الجوانب الإدارية والمالية والتكنولوجية بمشاركة عدد كبير من المسئولين والخبراء العرب.
- تنظيم وزارة الإستثمار بالتعاون مع مجموعة الإقتصاد والأعمال الملتقى الثالث للإستثمار يومى 21 و22 ديسمبر الجارى تحت رعاية الرئيس حسنى مبارك حيث تتم مناقشة 4 محاور أساسية حول التطورات الأخيرة فى الإقتصاد المصرى والتحديات الأساسية للمرحلة المقبلة.
- قررت محكمة النقض عجز قضية خطف وهتك عرض وقتل أكثر من 22 طفلا من أطفال الشوارع المتهم فيها رمضان التوربينى و 6 آخرين إلى جلسة 22 ديسمبر الجارى النطق بالحكم.
- قررت محكمة مستأنف سفاجا تأجيل نظر قضية غرق العبارة "السلام 98" لجلسة 24 ديسمبر الجارى لسماع مرافعة الدفاع عن المدعين بالحق المدنى عن أسر الضحايا ودفاع المتهمين عن شركة السلام للنقل البحرى مالكة العبارة المنكوبة.
- تعقد القمة التاسعة عشرة لقادة دول مجلس التعاون الخليجى فى سلطنة عمان برئاسة السلطان قابوس يومى 29 و30 ديسمبر الجارى.
- تعقد محافظة القاهرة نهاية شهر ديسمبر الجارى فى روض الفرج مؤتمراً شعبياً موسعاً للتصدى لقضيتى الزيادة السكانية والأمية.

حركة الموانى المصرية خلال شهر أغسطس 2008

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال أغسطس 2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	بتروكيماويات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	297284.9	350158.8	165618.3	-	93284.2	207367.7	1113713.9	230512.4	2957	1347183.3	269
الدخيلة	196943.1	679485	433792	-	96752	-	1406972.1	322294.3	57409	1786675.4	120
دمياط	270205	414445	186158	-	-	35413	906221	127054.6	453331.9	1486607.5	216
بورسعيد	15074.2	231936.3	13416.9	-	988.6	.	261416	78395.6	161386	501197.6	111
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	28582.4	637686.6	666269	129
السويس	82.4	2437.9	-	-	3083	-	5603.3	.	529	6132.3	15
الأدبية	199436	-	-	3000	25	96039.1	298500.1	10472.5	26753.7	335726.3	51
سفاجا	1250.2	31758	53871	-	776	.	87655.2	.	.	87655.2	18
نويبع	5520	2451	1063	256	878	-	10168	.	486	10654	46
الإجمالى	985795.7	1712671.9	853919.1	3256	195786.8	338819.8	4090249.3	797311.8	1340539.1	6228100.2	975

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أغسطس 2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أسمدة	أتربة وخامات	مشتقات بترولية	بتروكيماويات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	80758.6	281.3	1698	26385.7	111117.2	17440.5	237681.3	139430.3	5650	382761.6	123
الدخيلة	1346	7930.6	21295.1	5721.4	108005.6	-	144298.7	138640.3	55174	338113	69
دمياط	4207	9450	162316	7551	4997	228494	417015	120484.1	437087.7	974586.9	161
بورسعيد	14456.2	-	-	14556.9	-	-	29013.1	76141	175855.4	281009.5	104
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	65954	787636	853590	144
العريش	-	-	-	89642	-	-	89642	-	-	89642	26
السويس	6021.2	11909	-	-	1453	-	19383.2	-	116.0	19499.2	15
الأدبية	50880.9	206.9	-	18079.1	-	-	69166.9	13711.6	-	82878.5	13
سفاجا	1026.2	5326.4	-	55463	21.6	7	61844.2	-	-	61844.2	20
نويبع	15833	1581	-	2098	2952	594	23058	-	-	23058	35
الإجمالى	174529.2	36685.1	185309.1	219497.1	228546.4	246535.5	1091102.4	554477.5	1461403.2	3106983.1	710

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال أغسطس 2008

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	197	57	92	69	19	30	3	27	0	4	0	0	498
سفن صب جاف	16	24	23	6	0	1	1	8	0	3	0	0	82
سفن صب سائل	32	5	18	6	0	0	2	28	0	0	0	0	91
سفن الدحرجه	29	0	0	2	0	0	8	1	0	56	0	155	251
حاويات	48	49	110	67	131	1	0	1	0	0	1	0	408
سفن ركاب وسياحة	4	0	0	18	0	0	4	0	56	8	46	0	136
سفن أخرى	11	0	6	262	0	0	0	3	0	0	5	0	287
إجمالى عام	337	135	249	430	150	32	18	68	56	71	52	155	1753

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال أغسطس 2008

ميناء	عدد السفن	برسم البلد				ترانزيت				الإجمالى	
		وارد		صادر		وارد		صادر			
		طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU
الأسكندرية	78	230512	21429	139430	15900	2908	483	5650	386	378501	38198
الدخيلة	69	322294	28883	138640	33822	57409	4287	55174	3825	573518	70817
دمياط	133	127055	8915	120484	11740	453332	41904	437088	39030	1137958	101589
بورسعيد(غرب)	91	78396	9005	76141	9757	161386	17904	175657	17910	491580	54576
شرق بورسعيد	145	28582	3804	65954	5791	637687	87188	787636	100121	1519859	196904
السويس	2	0	0	116	10	0	0	0	0	116	10
الأدبية	8	10472	1078	13712	1139	1322	91	0	0	25506	2308
الاجمالى	526	797312	73114	554477	78159	1314043	151857	1461205	161272	4127037	464402

قطاع النقل البحرى
Maritime Transport Sector

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

planned under With the divestment of the operational facilities and services of the port to three distinct entities under three separate privatization exercises, the Authority has taken on an enhanced role of a trade facilitator, regulator and landlord. The core functions of the Authority under the reshaped role are as follows:-

- Trade Facilitation
- Port Planning and Development
- Regulatory oversight of privatized facilities and services.
- Free Zone Authority
- Asset Management

KCT was given 4 berths to handle containers under a 21 year lease. To ensure the benefits of privatization are enjoyed by the public, as stipulated in the government's mandate, 40% of shares in KCT were divested to the public under a share flotation scheme. KCT's shares were successfully listed on the Kuala Lumpur Stock exchange in 1992. In November 1992 the second phase of Port Klang's privatization was initiated. The port's remaining 22 berths, facilities and services were vested in a new enterprise, Kelang Port Management (KPM). An important outcome of the privatization is that the private port environment has resulted in greater commercial flexibility and freedom from government procedures. General performance has improved more than 20%. Port Klang Authority has identified additional facilities as part of its supply-driven policies. When Westport is completed, the facilities at Port Klang will be sufficient to handle the projected cargo throughput 130.5 million tones by the year 2010. Container projection by then will be 8.4 million TEUs.

36. In addition to KCT and KPM which took over existing port infrastructure, a second development is taking place to build a private port industry in Malaysia at the Westport at Kelang. Port Klang Authority has identified additional facilities as part of its supply-driven policies. When Westport is completed, the facilities at Port Klang will be sufficient to handle the projected cargo throughput 130.5 million tonnes by the year 2010. Container projection by then will be 8.4 million TEUs.

As part of the master plan, the development of Port Klang will also see further expansion of port facilities south of Port Klang between Tanjung Rhu and Batu Laut (30 km from Port Klang). The major thrust of these developments will be more industrial based dealing with very large consignments.

37. The Philippines.

Manila : In 2007 the port handled 2,800,000 TEU thus ranking 35th busiest container port of the world.

The government contracted the private sector for the operation of the Manila International Container Terminal (MICT) in 1988. The successful bidder was a consortium of two local enterprises, E. Razon Inc. and Andres Soriano Container Corporation, and SeaLand Orient, a major U.S. ocean carrier. The contract was formalized and the new consortium (ICTSI) assumed responsibility in June 1988. The impact of the new private terminal was immediate. Ship turnaround times were reduced by 60%.In 1993, ICTSI profits increased by 48% than in 1992. In October 1994 ICTSI signed a memorandum of agreement with the Philippine Railway (PNR) allowing the consortium to use PNR rail lines to transport containerized cargo. For that purpose ICTSI will invest $ 19.5 million in an inland container depot 40km south of Manila.

Today, Asian Terminals Incorporated (ATI) is a premier seaport and logistics investor, developer and operator in the Philippines, committed to deliver world's best practices to customers and Philippine business in services related to port operations and logistics for passengers, containers, general and bulk cargoes. Its flagship, the Manila South Harbor, is a modern five-finger type pier facility, which serves as an important international and local trade gateway for the Philippines and the Southeast Asian region.

ATI is also present in three other major seaports in the country, namely: ATI Batangas, Inc. in the Port of Batangas City; the Mariveles Grain Terminal in Bataan; and the South Cotabato Integrated Port Services Inc., Makar Wharf in General Santos City. It also operates an Inland Clearance Depot in Calamba, Laguna which serves as a customs-bonded warehouse.

38. Taiwan.

Kaohsiung Port: In 2007 the port handled 10,257,000 TEU and ranked the 8th world busiest port. Kaohsiung Harbor is well suited for development as an Asia-Pacific shipping center, a transshipment center, and world trade management center due to numerous factors. These include strategically location, natural port advantages, mild weather, modern facilities, direct links to worldwide ports, and sufficient container capacity. Kaohsiung Harbor currently encompasses five container terminals. All are at your service to handle a comprehensive range of logistics services promptly. Kaohsiung Harbor handles over 70% Taiwan's container traffic and more than 60% of Taiwan's cargo volume, we serve both as gateway to and from Taiwan as well as hub for transshipments throughout the Asia-Pacific region with the availability of 5 container terminals.

* Privatization of port business including leasing out of container berths for private companies. At present 23 container berths are entirely leased out to distinguished shipping companies such as Evergreen Marine, Wan Hai Lines, OOCL, APL, Yang Ming Line, Hyundai Merchant, Hanjin, Maersk Sea-Land and NYK.
* BOT (Build-Operate-Transfer) or joint venture methods are being used to establish container berth operation, for instance, the 78-81 berths of the new container terminal (number 5).
* Apart from basic construction work, all types of construction will continue to be privatized, for example, water supply, mooring and unmooring.

39.Thailand

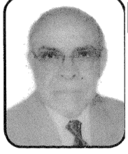
Laem Chabang Commercial Port (LCP) in 2007 the port handled 4,624,000 TEU and ranked 21st busiest port of the world.

Port construction was completed and operational on January 21, 1991 with 8 terminals in service and 2 in the preparation stage.

PAT announced an open bidding for the interested private sector to lease and operate the terminals at Laem Chabang Port in accordance to the government policy. Of the 8 operating terminals, 7 are private sector-run while the remaining one is administered by the Laem Chabang Port.

The port includes 5 container terminals, with a Berth length is 300 meters with a depth of 14.0 meters (MSL) each. B.1 terminal has a capacity of about 50,000 DWT for container vessels and approximately 0.3 million TEUs per annual. For the B.2 Evergreen Container Terminal (Thailand) Co.,Ltd. (ECTT) is a lessee and operator since March 30, 1993 with a leasing period of 27 years. For the B.3 Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co.,Ltd. (ESCO) is a lessee and operator since December 17, 1990 with a leasing period of 27 years. For the B.4 TIPS Co.,Ltd (TIPS) is a lessee and operator since December 18, 1990 with a leasing period of 27 years. B.5 berth length is 400 meters with a depth of 14.0 meters (MSL). Its capacity is 50,000 DWT and 0.6 million TEUs per annual. Laem Chabang International Terminal Co.,Ltd. (LCIT) is a lessee, developer and operator since May 1, 1996 with a concession period of 30 years.

Port Efficiency and Competitiveness



DR. ISMAIL MOBAREK

Part 3

LESSONS FROM WORLD PORTS

32.China.

Shanghai:Container throughput in 2007 reached 26,150,000 TEU ranking the second busiest port of the world.

Since September 1992 Port of Shanghai Authority signed an agreement with Hutchison Whampoa on a joint venture container terminal in Port of Shanghai.

The fruits of this synergy can be tracked through time line as follows:

1993, completion of Phase 1 of Waigaoqiao port area & container terminal.

1997, Application of EDI.

2002, completion of Phase 2 of Waigaoqiao.

2003, Reformation of port system; government functions were separated from enterprise management. Port of Shanghai Authority is totally converted & new entity Shanghai International Port Group ltd. (SIPG) Is born.

2004 , Phase 5 of Waigaoqiao is completed & operating effectively.

2006, SIPG is now a public limited company listed in Shanghai Stock Exchange.

Zhangjiang it was built and put into service in 1956 and is now composed of 4 cargo handling areas and one container company thanks to private sector investments namely, P&O. The Port now has 29 productive berths, among them 23 are for vessels of over 10,000 dwt. during the Eighth Five-Year Plan period.

Furthermore, Zhanjiang Baoman Port Startes Container Berth Land Project which is designed with two 50,000-tonnage container berths with total handling capacity of 800,000 TEUs.

Shekou : In July 2002, Voctor Investments Ltd (a wholly-owned subsidiary of China Merchant Holdings (International) Company Limited), P&O Ports, Swire Pacific Limited and Modern Terminals Ltd announce that they have entered into a joint venture agreement for the development of a new container terminal at Shekou Industrial Zone in Shenzhen. The joint venture has a term of 50 years.

Container throughout in 2007 reached 3,311,580 TEU.

Chiwan: In June 2004 - Neptune Orient Lines' (NOL) global container transportation provider, APL, and Chiwan Container Terminal (CCT) have signed an agreement that will provide mutual benefits for both companies as they meet the needs of the fast-growing container trade out of South China and the Pearl River Delta (PRD).

Under the 20-year agreement, APL will gain additional efficiency and berth capability at the western Shenzhen port of Chiwan. CCT, in turn, will benefit from APL's business expansion and container volume growth

Yantian (YICT) throughout in 2007 reached 10,016,000 TEU.

In 1994, HPH and Shenzhen Dong Peng Industry Company Limited (now renamed YPG) signed the joint venture contract establishing YICT – Yantian International Container Terminals, The port of Yantian is designed to be a comprehensive port, mainly engaged in international transshipment of containers as well as bulk and general cargo. During the eighth Five-Year Plan period, six berths were completed (including four multi-use berths of 1000, 3000, 10,000 and 25,000 tons and two container berths of 50,000 tons each); currently the port is capable of handling 5.25 million tons per year

33. Indonesia.

Indonesia Bulk Terminal (IBT) and Australia's resource group New Hope were awarded the BOT for the largest bulk port terminal in Southeast Asia at Pulau Laut Islands off Kalimantan.

Tanjung Priok; Jakarta International Container Terminal is Indonesia's largest container terminal and is jointly owned by Hutchison Port Holdings (HPH) Group (51%),P.T Pelabuhan Indonesia II (48,9%) and Koperasi Pegawai Maritim (0,1%). Strategically located in the industrial heartland of West Java, JICT serves as Indonesia's national hub port. A redevelopment project is currently underway which will increase JICT's annual handling capacity. In 2007 the port handled 3,900,000 TEU and ranked the 25th busiest port in the world.

Surabaya In April 1999 PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III corporatised its container terminal operations (UTPK) forming PT Terminal Petikemas Surabaya. P&O Ports, on 29th April 1999, purchased a 49% shareholding in the Company. In 2006 P&O Ports was purchased by DP World. In 2007 the port handled 1,114,162 TEU & is projected to score 1,178,942 TEU

34. Korea.

Operation rights for 27 major ports and harbors in South Korea are to be transferred to the private sector, according to an official report titled "Streamlining of Ports and Harbors Operations". Nine ports and harbors, including Pusan and Incheon, were transferred during 1995, and the remaining 18 followed by 1998. Ownership will remain with the government. Private operators will be chosen through public tender, which will also be open to foreign interests.

Kwangyang: In 2001 Hanjin Shipping, along with Hyundai Merchant Marine and Hong-Kong based port group Hutchinson Port Holding (HPH), make up the consortium that has recently finalized an agreement with the Korea Container Terminal Authority to operate the second-phase of development at Kwangyang Port located in the southern part of Korea. The terminal will have seven berths, cover 85 hectares of land, and be able to accommodate a handling capacity of 1.75 million TEUs.

Pusan East Container Terminal Co.,Ltd.(PECT) is established in 1990, Pusan East Contain Terminal Korea name changed Shinsundae. The port commercial operations started with 3 berths, in 2006 the port operates with 5 berths & provides On dock CY services to the following stakeholders : APL , OOCL ,Maersk , Hapag-Lloyd , P & O & K Line. Pusan is ranked world's 5th busiest container port handled 13,270,000 TEU in 2007.

35. Malaysia.

In tandem with the Government policy to infuse private sector management and discipline in various Government owned/ controlled undertakings in the country, the first privatisation of major port facility took place in Port Klang. In 1986 the container terminal facilities operated by Port Klang Authority was privatized to Klang Container Terminal Berhad. The Authority maintains a 20% equity in the new company. Subsequent to this exercise, the remaining operational facilities and services of the port were privatized to Klang Port Management Sdn Bhd in 1992.The new port facilities developed in the island of Pulau Lumut were privatized to Kelang Multi Terminal Sdn Bhd in 1994. They were also given the option to develop the remaining port facilities

بسم الله الرحمن الرحيم

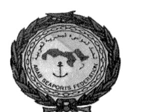
"يا أيتها النفس المطمئنة ، ارجعي إلى ربك راضية مرضية ، فادخلي في عبادي ، وادخلي جنتي"

صدق الله العظيم

إنترناشيونال

International

رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
أسرة هيئة التحرير
وجميع العاملين
يشاطرون
السيد اللواء
عادل لبيب
محافظ الإسكندرية
فى وفاة
المغفور لها بإذن الله
شقيقته
للفقيدة الغالية الرحمة
وأسكنها الله فسيح جناته
وألهم أهلها وذويها الصبر والسلوان



الإجتماع السابع والثلاثين
لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية
القاهرة - نوفمبر / تشرين ثان 2008

عقد مجلس إدارة الإتحاد إجتماعه السابع والثلاثين فى مدينة القاهرة بجمهورية مصر العربية فى الأول من نوفمبر 2008 برئاسة سعادة الشيخ الدكتور/ صباح جابر العلى الصباح – المدير العام لمؤسسة الموانى الكويتية، ورئيس الإتحاد.

وقد أفتتح الإجتماع سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم بكلمة شكر فيها أعضاء الإتحاد وأمينة العام على تعاونهم معه خلال فترة رئاسته، وأعلن تسليم الرئاسة إلى دولة الكويت ممثلة بالمدير العام لمؤسسة الموانى الكويتية الشيخ الدكتور/ صباح جابر العلى الصباح متمنياً لسيادته كل التوفيق والنجاح.

كما ألقيت فى الجلسة الإفتتاحية كلمات الأمين العام للإتحاد، والسيد/ رئيس الإتحاد والسيد المستشار/ رشيد عليو ممثلاً عن معالى الأستاذ الدكتور/ أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية.

شارك فى الإجتماع السادة ممثلى الدول الأعضاء فى الإتحاد، وممثلين عن جامعة الدول العربية، مجلس الوحدة الإقتصادية العربية حيث إكتمل النصاب القانونى للإجتماع بحضور ممثلين عن 15 دولة عربية.

تلى ذلك إقرار جدول الأعمال على النحو التالى:

القرارات والتوصيات:

فى ضوء المناقشات والآراء والمقترحات التى تمت حول كل بند من بنود جدول الأعمال، توصل مجلس الإدارة إلى التوصيات والقرارات التالية:

أولاً: 1 – توجيه الشكر إلى سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم المدير العام لميناء الملك عبد العزيز بالدمام لجهوده الكبيرة ودعمه اللا محدود للإتحاد طيلة فترة ترأسه له مما ساهم بشكل كبير فى تحقيق الإنجازات والنشاطات والمكانة المميزة للإتحاد على المستويين العربى والدولى.

2 – تولى سعادة الشيخ الدكتور/ صباح جابر العلى الصباح المدير العام لمؤسسة الموانئ الكويتية رئاسة الإتحاد للفترة القادمة إعتباراً من 2008/11/1 ووفقاً لنص النظام الأساسى للإتحاد.

3 – توجيه الشكر إلى هيئة الموانى البحرية السودانية للروح الإيجابية التى أبدتها فى هذا الصدد.

ثانياً: 1 – إعتماد محضر الإجتماع الدورى 36 لمجلس إدارة الإتحاد المنعقد فى الدار البيضاء المملكة المغربية الفترة من 6-2008/5/8، وما تضمنه من قرارات.

2 – توجيه الشكر إلى الأمين العام والأمانة العامة للجهود المميزة فى تنفيذ ومتابعة القرارات والتوصيات.

ثالثاً: تم الإطلاع على توصيات اللجنة الفنية للنقل البحرى فى إجتماعها التاسع المنعقد بالقاهرة خلال الفترة 13-2008/5/15 وقرارات مجلس وزراء النقل العرب المتعلقة بهذا الموضوع فى إجتماعه المنعقد فى مدينة بورسعيد بتاريخ 2008/10/29، وتكليفاً الأمانة العامة للإتحاد بإتخاذ الإجراءات اللازمة لتنفيذ ذلك وتقديم تقرير بذلك إلى مجلس الإدارة فى إجتماعه القادم.

رابعاً: تشكيل لجنة من ممثلين عن الموانئ الأعضاء فى كل من سوريا – مصر – العراق – فلسطين – قطر – الإمارات – والأمانة العامة للإتحاد ، وذلك دراسة جدوى ومجالات التعاون مع شركة مدينة دبى الملاحية، وتعقد اللجنة إجتماعها فى مدينة الإسكندرية خلال شهر ديسمبر 2008 وترفع توصياتها بهذا الشأن إلى مجلس إدارة الإتحاد فى إجتماعه القادم.

خامساً: دعوة الموانئ الأعضاء للتفاعل مع توصيات لجنة تنفيذ إستراتيجية تنمية الموارد البشرية وإعادة دراسة المطالب التدريبية للسادة الأعضاء أخذاً فى الإعتبار المقترحات المقدمة من المملكة العربية السعودية والمملكة المغربية وتكليف الأمانة العامة بإعداد الخطة التدريبية لعام 2009 ونشرها على السادة الأعضاء.

سادساً: عرض الدراسة الأولية التى أعدتها الأمانة العامة حول إنشاء قاعدة بيانات عن واقع النقل البحرى العربى على الإجتماع الدورى السادس والثلاثين للإتحادات العربية فى نطاق مجلس الوحدة الإقتصادية العربية لبحث أوجه التعاون مع الإتحادات الشقيقة لتنفيذ إنشاء هذه القاعدة وإمكانية العرض على القمة الإقتصادية والإجتماعية والتنموية المقرر عقدها فى دولة الكويت فى يناير 2009، وإطلاع مجلس إدارة بما يتم فى هذا الشأن.




دكتور
صباح جابرالعلى

اللواء
عصام بدوى

سابعاً: تكليف الأمانة العامة للإتحاد بعرض موضوع تطبيق الهيكل الموحد لتعريفه الرسوم والأجور والموقف الحالى من تطبيقه على الاجتماع الدورى 36 للاتحادات العربية فى نطاق مجلس الوحدة الاقتصادية العربية مع التنويه بأن هذا الهيكل المؤكد عليه من القمة العربية المنعقدة فى الخرطوم (2006) ومعتمد من مجلس وزراء النقل العرب والنظر فى إمكانية عرضه على القمه اقتصادية والاجتماعية والتنموية القادمة.

ثامناً: 1 – اعتماد التقرير المقدم من الأمين العام للاتحاد عن نشاطات الاتحاد وفعالياته خلال عام 2008، وتوجيه الشكر على الجهد المبذول فى هذا الشأن.

2 – إعتماد خطة عمل الاتحاد المقدمة من الأمانة العامة لعام 2009.

تاسعاً: 1 – اعتماد الموازنة التخطيطية للاتحاد للعام المالى 2009.

عاشراً: الموافقة على الاستضافة الكريمة التى عرضها سعادة الشيخ الدكتور/ صباح جابر العلى الصباح المدير العام لمؤسسة الموانئ الكويتية ورئيس مجلس إدارة الإتحاد وعقد الإجتماع الدورى الثامن والثلاثين لمجلس إدارة الإتحاد فى مدينة الكويت الشقيقة خلال الأسبوع الأخير من شهر فبراير / الأول من مارس 2009.

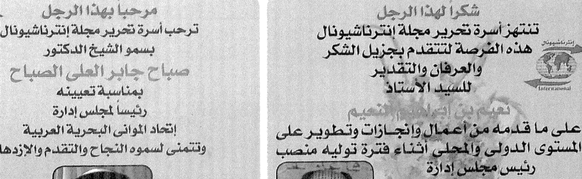
الحادى عشر: 1 – إختيار سعادة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم مستشاراً لرئاسة الإتحاد تقديراً لما يتمتع به من خبرات واسعة فى مجالات عمل الإتحاد.

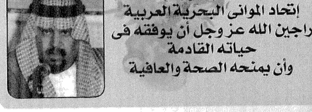
2 – قيام الموانئ الأعضاء بموافاة الأمانة العامة للإتحاد بملاحظاتها حول تعديل النظام الأساسى فى موعد أقصاه منتصف يناير 2009 ليتسنى للأمانة العامة عرض هذه المقترحات على مجلس الإدارة فى إجتماعه القادم.

البرقيات :

1 – قرر مجلس إدارة الإتحاد رفع برقية شكر وتقدير وعرفان إلى فخامة الرئيس / محمد حسنى مبارك – رئيس جمهورية مصر العربية.

2 – قرر مجلس إدارة الإتحاد توجيه برقيات شكر وتقدير إلى معالى المهندس/ محمد منصور وزير النقل فى جمهورية مصر العربية لدعمه للإتحاد ولقطاع النقل فى جمهورية مصر العربية.







مراسم إفتتاح إجتماع مجلس إدارة الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية الثانى عشر

AFCS
ARAB FEDERATION
OF CHAMBERS OF SHIPPING

على مدى يومين عقد الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية إجتماع مجلس ادارته الثانى عشر بالعاصمة اللبنانية بيروت بناء على دعوة من الغرفة الدولية للملاحة ببيروت و تحت رعاية معالى وزير الاشغال العامة و النقل اللبنانى الاستاذ / غازى العريضى .



اللواء بحرى / محمود حاتم القاضى رئيس الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية يهدى درع الاتحاد الى معالى وزير الاشغال العامة و النقل اللبنانى .

و فى مراسم الافتتاح و التى عقدت بفندق بريستول بيروت و حضرة العديد من العاملين فى مجال النقل البحرى العربى و البنوك و الانشطة التجارية بلبنان و ممثلين لقطاع النقل البحرى بدولة ازربيجان و هيئات و قطاعات النقل البحرى فى الوطن العربى و منظمة الاسكوا .

بدأت مراسم الافتتاح بكلمة من الاستاذ / إيلى اميل زخور رئيس الغرفة الدولية للملاحة ببيروت و الذى رحب فيها بالحاضرين وشكره لمعالى وزير الاشغال العامة و النقل اللبنانى على رعايته لهذا الاجتماع مع إبراز اهمية مرفأ بيروت للحركة التجارية بين الشرق والغرب والتطور السريع لهذا المرفأ . مع الشكر الموصول لمعالى وزير النقل على سرعة استجابته لتطوير المرافئ اللبنانية.

– وفى كلمة اللواء بحرى / محمود حاتم القاضى رئيس الاتحاد أكد على الدور الذى يلعبه النقل فى التجارة العربية – مؤكداً على ان مرفأ بيروت ضرب أروع الأمثلة على مر العصور لحركة التجارة العربية البينية .

وإختتم الوزير غازى العريضى وزير الاشغال العامة والنقل اللبنانى مراسم افتتاح الاجتماع بإشارته الى اهمية العمل سوياً لإزالة كافة المعوقات فى طريق حركة تبادل التجارة و النقل بين الدول العربية.

هذا وقد تم خلال الإجتماع إعتماد ميثاق الشرف والتعاون بين الاعضاء والذى يتضمن تشجيع اعضاء الاتحاد على تكوين شركات مشتركة فيما بينهم .

كما اعتمد مجلس الادارة موازنة الاتحاد عن العام المالى 2009 .

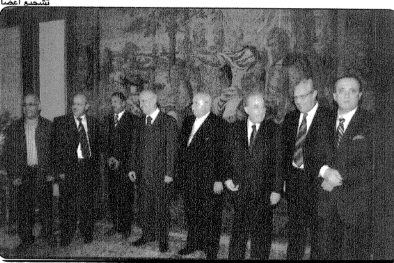
وفى تصريحات للواء بحرى / محسن المصرى امين عام الاتحاد أفاد بأن الاتحاد قد تبنى توجيهات معالى الاستاذ وزير الاشغال العامة والنقل اللبنانى بإضافة مهمة تجميع المصاعب و المشاكل التى تجابه حركة النقل عامة و النقل البحرى خاصة بين الدول العربية ضمن خطة عمل الإتحاد فى عام 2009 و ذلك من خلال تجميعها وتحليلها ثم رفعها بمذكرة إلى مجلس وزراء النقل العرب لإتخاذ اللازم .

كما أضاف بأنه تمت الموافقة خلال الاجتماع على فتح مكتب إقليمى للاتحاد فى كل من المملكة الاردنية الهاشمية و آخر فى الجمهورية التونسية مع تكليف الامانة العامة للاتحاد بعرض مقترح مهام وواجبات هذه المكاتب فى إجتماع مجلس الادارة القادم للاتحاد .

كما وافق المجتمعون على تشكيل لجنة التدريب بالاتحاد تقوم بوضع خطة للتدريب للعاملين بمجال النقل البحرى فى الوطن العربى .

ثم قام المجتمعون فى اليوم التالى بزيارة معالى وزير الاشغال العامة والنقل بمكتبه وزيارة مرفأ بيروت والاستماع إلى خطة تطويرة خلال الفترة القادمة .

وجدير بالذكر بأن دولة رئيس مجلس وزراء لبنان الرئيس فؤاد السنيورة وجه خطاب شكر للمجتمعين فى بيروت و دعى ضيوفه إلى دعم الانشطة التى من شانها أن تضيف إلى خطط النهوض وتعزيز التعاون العربى مع تمنياته للإتحاد بالتقدم و النجاح .



حفل الاستقبال التى اقامته الغرفة الدولية للملاحة للمشاركين فى الاجتماع

كلمة معالى الاستاذ / غازى العريضى وزير الاشغال العامة و النقل اللبنانى

بدءاً، تحدث العريضى فأكد ضرورة إزالة كل المعوقات من طريق حركة تبادل النقل بين البلدان العربية إن على مستوى البضائع او على مستوى المواطنين، وأن الأوان لازالة كل المعوقات فى تشريعاتنا وانظمتنا وقوانينا ومن حساباتنا الأمنية". ودعا الى "مواكبة التطورات وقراءة انعكاساتها اليوم قبل الانهيار المالى الأخير، وكانت النداءات موجهة الى دولنا وقادتنا وعقولنا الإقتصادية والمسؤولين الإقتصاديين والماليين والسياسيين أن يفيدوا من هذه الطفرة المالية الكبرى فى منطقتنا".

ووعد العريضي بأن "مرفأ بيروت سيكون خلال فترة قريبة من أكبر المرافئ وأكثرها نشاطاً وانتاجاً وفاعلية بسبب الجهود التى بذلت والقرارات التي اتخذت وخصوصاً القرار الأخير الذي سيفتح الباب واسعاً امام المرفأ لإستيعاب أكبر عدد من السفن الكبرى التى يأتى من كل دول العالم".

المصدر: جريدة النهار اللبنانية
6 تشرين الثانى 2008



الأمين على الخزينة ..

د.عبد العزيز حجازى

أعد اقتصاد مصر للحرب ثم نقله إلى اقتصاد سلام

- جميع برامج الإصلاح للفرد والمجتمع يجب أن تنطلق من المنهج الإسلامى
- كلفنى عبدالناصر بالإنضمام إلى أول مجموعة وضعت برنامج تصنيع مصر
- عملت مع كمال الدين حسين وحسين الشافعي وعبد الله طعيمة ورجال الجيش
- التنظيم الطليعى ضم شيوعيين وإخوانًا ووطنيين.. وكان الهدف منه كبيراً جداً



عبد العزيز حجازى فى حواره إلى الزميل نشأت الديهى

حوار : نشأت الديهى

في أعقاب النكسة قال الرئيس جمال عبد الناصر "أود أن يكون هناك شخص أمين يستطيع أن يعطيني صورة حقيقية للبلد إقتصادياً ومالياً ".. كان الدكتور عبد العزيز حجازى هو ذلك الشخص الأمين الذى بحث عنه الزعيم عبد الناصر ليكون أمينًا على خزائن مصر، وكان ذلك فى مارس 1968 ..وفى أعقاب حرب أكتوبر وفك الاشتباك الأول وقع اختيار الرئيس السادات على الشخص ذاته ليرأس الحكومة المصرية، وكانت المهمة الأساسية هى نقل الإقتصاد المصرى من إقتصاديات الحروب إلى إقتصاديات السلام..

لقد كان الدكتور عبد العزيز حجازي رجل دولة من طراز خاص، ولكن أهم ما يميز هذا الرجل هو تلك الرؤية العميقة التى يحملها للإصلاح الشامل من أجل العبور للمستقبل.. ذهبت إلى مكتبه وانتظرت قليلاً في المكان المخصص لاستقبال الضيوف، ولفتت نظرى تلك الصور المعلقة على جدران المكتب لحكام مصر جميعًا، بداية من محمد علي وحتى أنور السادات، مروراً بالزعامات التاريخية على مر التاريخ.. لقد كان مكتب الدكتور حجازى متناغمًا مع شخصيته وتاريخه المشرف. لحظات وحضر الرجل، ودار بيننا حوار طويل حول كيفية الخروج من الأزمات الراهنة والانطلاق نحو المستقبل.

يقول الدكتور حجازى:

طالما قمنا بتجربة كل الأنظمة من أقصى اليمين إلى أقصى اليسار ولم تصل بنا إلا إلى ما وصلنا إليه.. إذن علينا أن نعود إلى صوابنا ونطبق الفكر والمنهج الإسلامي الحقيقي، فالإسلام كمنهج وفكرة قابل للتطبيق فى كل زمان ومكان، إنه يقوم على مجموعة قواعد أخلاقية تحكم سلوك البشر، ومن هذا السلوك تنطلق جميع البرامج الإصلاحية على مستوى الفرد والأسرة والمجتمع. إن جميع البرامج التنموية والإصلاحية تتأسس على الفرد، وإذا كان الفرد مؤهلاً من الناحية السلوكية والتعليمية والفكرية فإن تلك البرامج لابد أن تنتج وتؤتي ثمارها والعكس بالعكس.. عمومًا أنا سعيد جدًا أن أرى شبابًا يحاول أن يبحث عن مخرج للوضع الراهن، إن الشباب هم صمام الأمان الحقيقي لهذا الوطن، لذلك ستجد ردودي وإجاباتي مكتوبة حتى لا يتم الوقوع في خطأ التأويل، عمومًا ستكون إجاباتي عن سؤالك حول خريطة المستقبل وجدول الأعمال والأولويات مبتدئة بالتنمية البشرية التي تعتبر العنصر الأهم في سلسلة الإصلاحات الشاملة. تركت الرجل وبدأت أبحث فى الشبكة ...وارات ...جازي، ... حول الناصر

والرئيس السادات. إن علاقتي بعبد الناصر بدأت عندما كنت عضواً فى نادى الطلبة المتفوقين بجامعة القاهرة، ثم كلفت بعد ذلك بأن أكون عضواً في مجلس السنوات الخمس، وهو أول برنامج تصنيع فى مصر.

بعد ذلك اختارني وزميلي المرحوم الدكتور حسن سليم لكي ننشئ بنكًا للعمال ، وتقريبًا اختلطت برجال الثورة كلهم قبل أن أدخل الوزارة، لأنني عملت مع مجموعة كبيرة منهم، فقد عملت كمستشار لكمال الدين حسين وقت أن كان رئيساً للوزراء، وعملت مع حسين الشافعي في وزارة الشئون الاجتماعية، وعملت مع عبد الله طعيمه وأنشأنا هيئة الأوقاف، وعملت مع رجال الجيش لأنني كنت أدرس للضباط سنه 1954 في القوات المسلحة، وعملت مع المصانع الحربية لكي أطبق بعض النظم في المصانع الحربية، وساهمت أو شاركت في كل التنظيمات السياسية منذ أن بدأت..

وأضاف: هناك قصة من القصص التي أحب أن أرويها، ذلك أنني اتهمت في وقت من الأوقات بأنني ضد الثورة، لأنني لا أعمل مع هيئة التحرير، وكدت أفصل من الجامعة سنه 1954 ، وكان لي نشاط ثقافي في الجامعة وفي الاتحادات بجانب النشاط العلمي، أي أنني تقريبًا شاركت في جميع التنظيمات السياسية، بما في ذلك التنظيم الطليعي الذي يقال إنه التنظيم السري لعبد الناصر. وهنا أحب أن أقول إن هذا التنظيم كان الهدف منه كبيراً جدًا، لأن حلقات هذا التنظيم كانت عبارة عن حلقات تضم شيوعيين وإخوانًا مسلمين ووطنيين، وهذه الحلقات كانت لاستيعاب الجميع، بحيث لا تترك الفرصة لليمين أو اليسار للعب في الخفاء، ولكن للأسف استغل هذا التنظيم فى التجسس على بعض الناس وكتابة بعض التقارير عنهم، وبالتالي فقد أهميته وضرب في نهاية الأمر وانتهى، بينما لو استمر نظيفًا لكان أصبح لدينا حزب سياسي قوي.. والذي تتاح له الفرصة ليقرأ المذكرات أو المنشورات التي

كانت تصل لهذه الحلقات سيجد تثقيفاً سياسياً على أعلى مستوى، وللأسف هذا غير موجود اليوم لأنك لا تجد سوى خناقات بين أحزاب لا تملك وضوح رؤية.. ولا أنسى لعبد الناصر أنني يوم أن عينت قال لي كلمة بسيطة جدًا: الوزارة ليست تشريفًا ولكنها تكليف.. وحينما عينت فى مارس سنة 1968 قالى لي : " فى الحقيقة أنا لايص.. بعد النكسة الناس بتقول البلد بتغرق، وناس قالوا إن البلد حالتها جيدة وتستطيع أن تقف على رجليها مرة ثانية.. فأود أن يكون هناك شخص أمين يستطيع أن يعطينى صورة حقيقية للبلد إقتصادياً ومالياً" ..

وهكذا أعطيت كامل الحرية كوزير للخزانة فى ذلك الوقت لأن أناقش الوزراء وكل أجهزة الدولة، بما في ذلك المخابرات ورئاسة الجمهورية والجيش.. وأنا أقول ذلك لأن موضوع الشفافية كان موجوداً، وكانت هناك القدرة على المناقشة. لقد أخذت الدكتوراه في الرقابة والموازنة، وبالتالي عندما عينت وزيراً للخزانة كان ذلك عملي الأساسي ولعبتي.. أما الشئ الثاني الذي قاله لى عبد الناصر ولا أنساه –ولذلك عندما رحل قلت رحل عبد الناصر الإنسان– فهو أنه قال "يا عبد العزيز نفسى أرى كل واحد من أولادى الشباب ساكن كويس وعايش كويس، فأوعوا معركة

فى 1968 قال لى عبد الناصر: «انا لايص.. ناس بتقول البلد كويسة.. وناس بتقول لن تقوم لها قائمة»

حرب الاستنزاف أهلت لحرب أكتوبر 1973 .. ودخول المؤهلات العليا الجيش رفع مهارته القتالية

التحرير التي ستقومون بالتحضير لها تنسيكم البعد الإجتماعي ". لقد خرج عبد الناصر من فئة متوسطة ذات دخل محدود فكان الجانب الإنساني والتركيز على البعد الإجتماعي أساس تفكيره، وبالتالي كانت هذه هي وصيته الثانية لي فيما يتعلق بوضع الموازنة العامة الخاصة بالدولة وتخصيص الاعتمادات الخاصة بالوزارات المختلفة، وبناء على هذا تم تكليفي، وأنا أرى هذه الوقائع لأنني سئلت هذا السؤال كثيراً: أنتم تتحدثون الآن عن أشياء كثيرة فلماذا لم تفعلوها؟، وأنا أرد بأن التكليف كان واضحًا: المعركة أولا وثانيا وثالثا، ثم البعد الإجتماعي واستمرار التنمية بمعدلات معقولة، ولكي نستطيع الحديث عن حرب أكتوبر لابد أن نبدأ من النكسة، فالتقارير الإسرائيلية المصرية تقول إن ميزان القوة بين مصر و إسرائيل في ذلك الوقت لم يكن متكافئًا، وأن استعدادهم العسكري وتأهيلهم للقوات المسلحة الإسرائيلية كان على مستوى عال جدًا، ودائمًا ما أقول إن النكسة كانت عبارة عن قرار سياسي انقلب إلى هزيمة عسكرية، وكان ذلك بتأييد من الولايات المتحدة الأمريكية.
إذن الميزان الذى لم يكن متوازنا واستعدادنا الذى لم يكن بدرجة عالية أعطى المبادأة لإسرائيل، ولهذا حدثت المأساة الكبرى التي عايشناها جميعًا، وهنا لابد أن أذكر أمرين:
الأول أن الجيش لم يخض معركة فى الواقع، لأنه عندما ضرب الطيران لم يدخل المعركة.. والثاني هو الحس السياسي لعبد الناصر بعد أن أختار الشعب أن يستمر وأن يتحمل المسؤولية، حيث قرر أن يستمر في عملية استنزاف لإسرائيل لكى يثبت أننا مازلنا موجودين، وأنتم تعلمون موضوع إيلات وقوات الصاعقة التي كانت تدخل سيناء وتقوم بعمليات عسكرية فيها وفى إسرائيل، فشعر الإسرائيليون فى ذلك الوقت بأنه مازالت فينا القوة وبأننا سندافع عن بلدنا إلى أقصى درجة ممكنة، ولا شك أن حرب الاستنزاف كانت إحدى المسائل الرئيسة التي بني عليها التطور فيما بعد للتحضير لمعركة أكتوبر، وهنا أقول إن خسائر 1967 نتيجة المعركة كانت تتجاوز 10 مليارات، ومن ثم كان لابد من إعادة بناء القوات المسلحة ولكن بعقلية مختلفة.. ولهذا سأتحدث عن مجموعة محاور..
أول محور هو تطوير القوى البشرية الموجودة، بمعنى رفع مستوى الكفاءة الخاصة بالقوة القتالية في مصر، وبالتالي بدأت المؤهلات العليا والمتوسطة تظهر في الميدان، كما حدثت نقله موضوعية في المهارات التي يجب أن تحارب لأنه كان يجب أن تكون مدركة للمستحدثات الحربية في هذا الوقت، وهذه النقطة مهمة جدًا لأنه عندما يدمر شخص فرقة دبابات بالكامل بالـ " أر بى جيه " ويعتقل بعد ذلك "عساف ياجورى " فإن هذا مثال من الأمثلة على وجود خبرة وتجربة حربية، وفي هذا الموضوع لعب الأميركان دوراً كبيراً جدًا لأنهم فتحوا مخازن القوات المسلحة الأمريكية على مصراعيها، حتى إنه يقال إن المخزون الاستراتيجي لأميركا تأثر بما أرسل إلى الجبهة في مصر عام 1967 وهذا ثابت، فقد كانت المصفحات والدبابات المجهزة بالليزر تصل إلى العريش على الزيرو، وطبعًا كان لها تأثير على نتائج المعركة، ولذلك كان الهدف الأول رفع كفاءة المقاتل المصري والعربي بالتبعية حتى يمكن أن يقف أمام هذه القوى العاتية التي تعتبر من أقوى الجيوش الخمسة في العالم.
المحور الثانى –حسب التكليف– كان الجزء الإقتصادى، وتنظيم القدرة الإقتصادية حتى لا تفلس مصر، ومعنى هذا أنه كان يجب أن تستمر برامج التنمية كما هى بمعدلاتها، لأنه بعد المعركة مباشرة انخفضت الإستثمارات، ولذلك بدأنا في تعبئة الموارد لكي نرفع من كفاءة الإقتصاد المصرى، وفي هذه الجزئية أجد لزامًا عليّ أن أقرر – وهناك من يغضب لذلك ولكنني أحلل بطريقة موضوعية وأكاديمية، أن القطاع العام لعب الدور الأكبر فى توفير متطلبات القوات المسلحة والمجتمع المدنى، وفى السيطرة على الضرائب وعلى الموارد الداخلية لأن القطاع العام لن يتهرب من الضرائب، وبالتالي تمكنًا من الحصول على هذه الموارد لدعم المعركة.
ويكفي أن أضرب هنا مثالا واحدا: فذات يوم قال لي الرئيس جمال عبد الناصر: "يا عبد العزيز إننا سوف نبني حائطًا للصواريخ، فنريد توفير 100 مليون جنيه "
وبالفعل هذا المبلغ صرف على حائط الصواريخ لأن الإسرائيليين كانوا يضربون من الضفة الأخرى على منطقة القناة، فدبرنا هذا المبلغ وبني حائط الصواريخ – الذي كانت له فاعلية كبيرة– خلال 40 يوماً تحت وابل من القنابل، وهذا يدل على قدرة هذا الشعب على العطاء لأن الذى خاض المعركة هو الشعب المصري، وضحى فى سبيل أن تقوى القوات المسلحة، وعلى الأقل لم تكن هناك المشاكل الخاصة بالطوابير على المواد الغذائية والسلعية لأنه كانت توجد سيطرة على أسعار المواد الضرورية والأساسية.
المثال الثاني أنه أثناء المعركة عندما حدثت الثغرة لم نستطع أن نحصل سوى على 31 عربة لكى ننقل المواد الغذائية إلى الضفة الأخرى، وبالطبع لن أنقل اللحم والعيش والخضار وإنما معلبات وأشياء مركزة حتى يمكن توفير الضروريات بالنسبة للقوات الموجودة على الضفة الأخرى، وهنا تظهر أهمية العلاقات العربية والعلاقات الدولية القوية، فمثلا الجزائر أرسلت سيارات لنقل البترول من غير أن يطلب منها أحد، والصومال الفقيرة قالت نحن مستعدون أن نبعث لكم لحومًا لكن ابعثوا طائرات وخذوا ما تريدون .. وعلى الجانب الآخر كان هناك قسط مستحق لنا لدى ليبيا ، وفى ذ لك الوقت رفض القذافى دفعه، فأراد الله أن يعوض علينا فبعنا
القطن المصرى يوم 5 أكتوبر لليابان بسعر عال، ودخل خزانة مصر فى 5 أكتوبر حوالى 300 مليون استرليني بينما كان كل المطلوب من ليبيا 8 ملايين استرلينى إذن الجزء الاقتصادي كان مهمًا جدًا، وهنا يجب أن أصحح بعض الوقائع التى ترددت بين الحين والآخر، وبخاصة عندما قال الرئيس السادات إن اقتصاد مصر كان تحت الصفر فى سنة 1973 ، وهو قال هذا الكلام بسبب أن مصر قبل المعركة
كان ينقصها مليون طن قمح فشلت فى الحصول عليها من أميركا وكندا وأوروبا وروسيا.. وإذا لم يأت القمح فهذا معناه أن مصر لن يصبح بها رغيف خبز، ومن هنا الصفر جاء من العجز فى الحصول على القمح، لكننى بعثت وكيل وزارة التموين في ذلك الوقت عن طريق ليبيا وتعاقد على القمح.. صحوة مطلوبة إلى هذا الحد كنا نتابع التصرفات تفصيلاً، ولذلك فنحن نريد وزيراً "صاحى " ومثلما لابد أن يكون السلاح "صاحى" فلابد أن يكون الوزير متابعاً للأحداث على مستوى الدولة، ووقت الضرورة أحبس الصرف، ولهذا قلنا مشهور –والكلام للدكتور حجازى – بأن يدى كانت" ناشفة قوى "وأقابل كثيرين الآن من مستشاري" وقتها فيقولون: حرام عليك كنت تعطينا 12 جنيهًا.. فأقول على قد لحافك مد رجليك.. فهل كان عندى ولم أعطِ؟. إن هذا هو الذى جعل مصر تقف على قدميها ولا تفلس .. وعندما كنت أراجع بعض الأرقام تحضيراً للندوة اطلعت على بعض الاتفاقيات وكم كان حجمها، فوجدت أن الديون العسكرية فى 1975 كانت لا تتجاوز 2 مليار، والديون الاقتصادية كانت مدفوعة بالكامل حتى نهاية 1973 ، لأننا كنا حريصين على أن ندفع وأن تستمر عملية الإعداد للمعركة، ولهذا أقول إن الجانب الإقتصادى فى الأزمة التى تمر بها الآن يحتاج إلى مزيد من إعادة الهيكلة، ومزيد من الترشيد للإنفاق العام.
أيضاً يدور في أذهان البعض تساؤل آخر حول قيامنا بتعيين كل الخريجين، وأقول لهم إننا نسمى ذلك في علم الاقتصاد والمالية تكلفة إجتماعية، بمعنى أننى كنت أمام أمرين: إما أن أتركهم في الشارع فيبدؤون فى عمل مظاهرات وتخريب، وإما أن أعينهم وبالتالي يكون لديهم القدرة على العمل.. صحيح أن المكان الذي به 4 أفراد أصبح فيه 6لكن الناتج النهائي هو تحقيق الاستقرار.. أما اليوم فإن البطالة لها تأثير، وأموال الخصخصة جزء كبير منها ذهب لتعويض الناس الذين أحيلوا إلى المعاش المبكر.
وفى سؤالي عن كيف تحول من اشتراكي إلى ليبرالي قال: إن التاريخ فترات، ولكل فترة منظومة تتغير بتغير الظروف، إما أن تقف جامداً و إماً أن تتحرك.. وقد قسمت تاريخ مصر محاولاً أن أخرج للشباب كتاباً من أيام الاحتلال حتى الآن،وبخاصة تاريخ مصر من سنة 1952 إلى 1959 ، وهى الفترة التى شهدت تمصير المؤسسات وحرب 1956 والاستقلال، وتجسدت فيها إرادة عبد الناصر الوطنية عندما أمم قناة السويس، فهو كان يريد أن تملك مصر مقدراتها، لأن البنوك وشركات التجارة الخارجية كانت كلها مغتصبة من الأجانب. وأستطيع القول إن عبد الناصر لو كان عاش لاتجه إلى الانفتاح، وشاهدى على ذلك أنه فى الفترة من 1959 إلى 1966 أخرج ميثاقًا عبارة عن استكمال مراحل التمصير، لأنه عندما جاءت الثورة تحدثت عن الإقطاع وسيطرة رأس المال على الحكم، لكن الطبقة الرأسمالية الوطنية لم تكن مثل الطبقة الرأسمالية الوطنية الحالية، وعبود وعلى باشا يحيى وأمثالهما لم يكونوا استغلاليين بالدرجة التي نراها لدى رجال الأعمال الآن.
ثم جاءت النكسة وفي وسطها اليمن.. لماذا اليمن؟ لأن عبد الناصر كان يقود حركة القومية وهو الذى حرر أفريقيا، ونحن لا نستطيع أن ننسى أو ننكر هذا، وهو ثابت بشهادة مانديلا نفسه.. ولذلك لابد أن نكون واقعيين وأن نحلل التاريخ باعتباره فترات زمنية، فالفترة من 1959 إلى 1966 كانت تمثل تحولاً اشتراكيا ومداً قومياً وكانت الدول العربية قد حررت فى هذا الوقت، ثم نشأت حركة عدم الانحياز
فى هذه الفترة، وأكبر خطة اقتصادية نفذت فى مصر كانت من 1960 إلى 1965 إذ إن أكبر معدلات تنمية حدثت في هذه الفترة.. ثم جاءت النكسة وجاء اقتصاد الحرب الذى تحدثنا عنه حتى 1973 وفترة الإعداد للحرب لا هي رأسمالية ولا اشتراكية.. أما كون عبد الناصر يقول لى "خذ بالك من البعد الإجتماعي وأستمر فى تعيين الخريجين " فمعناه أنه توجيه لأن ينظر للعدالة الإجتماعية كأحد العناصر، فنحن شعب فقير ومعظمه غير متعلم.. وأذكر أنه ذات مرة ناقشته في مجلس الوزراء عندما أنشئت الجامعات الإقليمية فقلت له. الشرقية لا توجد بها جامعة! فقال لي: يعنى أنت علشان شرقاوى عاوز جامعة؟! فقلت له لا.. فقال: "خلاص افردوا
الجامعات على مستوى مصر" فتحولت البلد إلى 13 جامعة، وهذا قراراً إشتراكى.



مؤتمر حوار الأديان

بقلم عبد السلام السيد أحمد

نظمت المنظمة الدولية بمقر الأمم المتحدة بنيويورك مؤتمر حوار الأديان استجابة للمبادرة التى طرحها العاهل السعودى الملك عبد الله بن عبد العزيز، وشارك فى هذا المؤتمر وفود 70 دولة فى مقدمتهم ملوك وأمراء ورؤساء الولايات المتحدة والسعودية والكويت والأردن ولبنان والبحرين وباكستان وفنلندا والفلبين وإسرائيل، بجانب رؤساء حكومات قطر والمغرب والإمارات العربية المتحدة وبريطانيا وأسبانيا، ورأس وفد مصر المشارك فى أعمال المؤتمر الأمام الأكبر محمد سيد طنطاوى شيخ جامع الأزهر والدكتور على جمعة مفتى جمهورية مصر.

الملك عبدالله

بان كى مون

عمرو موسى

محمد سيد طنطاوى

ولقد وصف ميجيل ديسكوتو رئيس الجمعية العامة للأمم المتحدة المؤتمر بأنه محاولة من جانب المنظمة الدولية للتواصل مع القيم الأخلاقية التى يحتاجها العالم لإنقاذ البشرية من الإفلاس المعنوى الذى تعانى منه، وأن المؤتمر لا يهدف إلى الحديث عن الأديان أو العقائد، وأيد ديسكوتو إصدار الأمم المتحدة قراراً يدعو إلى ضرورة منع تشويه المقدسات والمعتقدات الدينية والحض على كراهيتها أو إثارة الخوف بشأنها حيث أن مثل هذه الأمور تعتبر إعتداء على حرية التعبير، التى نص عليها ميثاق المنظمة الدولية.وصرح بان كى مون الأمين العام للأمم المتحدة بأن الغرض الأساسى من إنعقاد هذا المؤتمر هو المساهمة فى التركيز على التقريب بين الأديان عن طريق ما تشمله من قيم مشتركة، فضلاً عن محاربة التطرف والكراهية والإنحياز، وأعرب عن أمله فى أن تسهم مثل هذه المناسبات فى التقريب بين الدول العربية وإسرائيل وأشاد بالجهود التى يبذلها الملك عبد الله الذى دعا لعقد هذا المؤتمر فى مقر المنظمة الدولية، وأن مبادرة العاهل السعودى تمثل أساس عملية السلام فى الشرق الأوسط، وهو يأمل فى قيادة الملك لتحقيق السلام فى المنطقة ، وأشار بان كى مون إلى أن الأطراف الرئيسية فى عملية السلام تأمل فى أن تتصدر قضية السلام أولويات الرئيس الأمريكى المنتخب باراك أوباما عند تولية الرئاسة فى يناير القادم، وأكد على ضرورة دعم جهود الحكومة الفلسطينية لتعزيز الأمن وتحسين الظروف المعيشية للفلسطينيين، ومعالجة ما تعانى منه منطقة الشرق الأوسط من توترات.

وأشاد عمرو موسى أمين عام الجامعة العربية بمبادرة العاهل السعودى المعتمدة أساساً على إعلاء كرامة الإنسان مهما كانت ديانته ومعتقداته، وأن الحوار والتفاهم والتعاون تشكل السبيل البناء لتقارب الأمم، وأعتبر موسى المؤتمر السبيل الأمثل للرد على خصوم الاستقرار والتعايش والسلام الذين ينادون بصدام الحضارات ويشرعوا دائماً فى التوتر بين العرب والإسلام.

وفى كلمته أمام المؤتمر أكد الأمام الأكبر الشيخ محمد سيد طنطاوى شيخ جامع الأزهر أن جميع الأديان تدعوا إلى التمسك بفضيلة العدل ونبذ الظلم، وإلى العمل على تثبيت الأمان والسلام، وأن الخلافات بين الأديان فى الفروع وليس فى الأركان والأصول ، كما أن الحديث عن ثقافة السلام فى الإسلام يشمل الحديث عن الحوار الطيب بين الحضارات مما يستدعى إحترام الرسل الكرام، وشدد طنطاوى على أن إزدراء الأديان لا يصدر إلا عن إنسان فقد رشده وساءت فطرته، وحذر الإمام الأكبر من الإرهاب باعتباره آفة دينية ومخالفة صريحة لأحكام الشرائع السماوية حيث يمزق الإرهابيون وحدة الأمة ويحطمون إقتصادها ويشعلون الفتن فيها.

وأشاد شيمون بيرز الرئيس الإسرائيلى – فى كلمته التى ألقاها فى المؤتمر – برعاية السعودية وأكد تأييده لمبادرة السلام العربية، إلا أنه تحفظ على وضع مدينة القدس،وأشار إلى أنها بوضعها الحالى تسمح لجميع الأديان الثلاثة بممارسة شعائرهم بحرية، وأن إسرائيل تتفق مع القادة العرب بأن الصراع الإسرائيلى الفلسطينى لا يمكن حله بالوسائل العسكرية، وأن السلام العادل والشامل فى الشرق الأوسط هو الخيا الإستراتيجى للدول ال والإستراتيجية الإسرا أيضاً، وأن المبادرة العر تحوى تعبيرات ملهـ وواعدة، وأنه فى الإمكـ تحقيق تقدم فى السـ مع الفلسطينيين بل وسلا مع السوريين

أخبار ومحطات

إنشاء سد جنوب السودان

تم الإنتهاء من الدراسات الحقلية والقياسات الهيدرومترية والمساحة النهرية لموقع السد المقترح إنشاؤه بمدينة "واو" بجنوب السودان، وذلك تمهيداً لقيام معهد بحوث الهيدروليكا بالتعاون مع معهد بحوث الإنشاءات التابعين لوزارة الموارد المائية والرى بإعداد دراسات الجدوى الخاصة بهذا السد، وقد صرح الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى بأن هذا المشروع الكبير يأتى فى إطار تنفيذ منظومة من المشروعات الفنية فى مجال الموارد المائية بجنوب السودان بإستثمارات تصل إلى 26.6 مليون دولار تمولها الحكومة المصرية على مدى 5 سنوات.

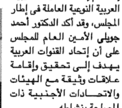
سيارة تفوق سرعة الصوت

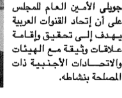
يقود المهندس ريتشارد نوبل بالتعاون مع فريق علمى من جامعة ويست أوف إنجلاند مشروع لصناعة سيارة تفوق سرعتها الصوت مزودة بمحرك طائرة، ويبلغ طولها 42 قدماً ، ويتجاوز سرعتها الألف ميل فى الساعة، ومن أبرز العقبات التى تواجه المصممين هى ثبات السيارة على الأرض خلال الـ 85 ثانية الأولى من تشغيلها والتى تقطع فيها السيارة عشرة أميال إنطلاقاً من صفر إلى 1000 ميل.

الدورة الوزارية لمجلس الوحدة الإقتصادية

تعقد الدورة الوزارية الـ 88 لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية فى شهر ديسمبر الجارى حيث سيتم بحث طلب إنضمام إتحاد القنوات العربية الخاصة إلى الاتحادات العربية النوعية العاملة فى إطار المجلس، وقد أكد الدكتور أحمد جويلى الأمين العام للمجلس على أن إتحاد القنوات العربية يهدف إلى تحقيق وإقامة علاقات وثيقة مع الهيئات والاتحادات الأجنبية ذات المصلحة بنشاطه.







بسم الله الرحمن الرحيم

"يا أيتها النفس المطمئنة • ارجعي إلى ربك راضية مرضية • فادخلي في عبادي • وادخلي جنتي"

صدق الله العظيم



رئيس مجلس الإدارة

نائب رئيس مجلس الإدارة

أسرة التحرير

وجميع العاملين

بمجلة إنترناشيونال

يشاطرون بمزيد من الحزن والأسى

السيد المهندس

عمر البقرى

مساعد أول وزير النقل

فى وفاة المغفور لها بإذن الله

والدة سيادته

تغمد الله الفقيدة بواسع رحمته

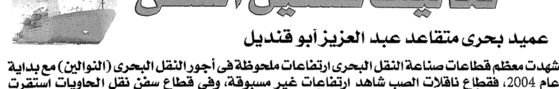
وأسكنها فسيح جناته

وألهم أهلها وذويها الصبر والسلوان



عن مجلة BIMCO BULLETIN SUNE 2004





تكاليف تشغيل السفن

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

شهدت معظم قطاعات صناعة النقل البحرى ارتفاعات ملحوظة فى أجور النقل البحرى (النوالين) مع بداية عام 2004، فقطاع ناقلات الصب شاهد ارتفاعات غير مسبوقة، وفى قطاع سفن نقل الحاويات استقرت أجور النقل نوعاً ما، بينما قطاع الناقلات قد تمّكن من تحقيق بعض الارتفاعات المفاجئة الغير مفهومة.

وعلى الجانب الآخر ارتفعت أسعار بيع وشراء السفن المستعملة حتى السفن القديمة، وكذا قطاع بيع السفن للتخريد DEMOLITIONS فقد ارتفعت الأسعار نظراً لإنخفاض أعداد السفن المعروضة فى سوق التخريد.

وهذا الأزدهار فى الأسواق جذب انتباه هؤلاء الذين يقدّمون الخدمات لملاك السفن والذين تعّودوا على الضغوط المستمرة من الملاك لتخفيض أسعار خدماتهم. والتوازن فى قوى السوق يبدو أنه يرجع إلى مستأجرى السفن CHARTERERS . فإستمرار أرتفاع أجور النقل يساعد الملاك على تقبُّل بعض الزيادات فى أسعار الخدمات التى تُقدم لسفنهم.

وملاك السفن عليهم تكاليف رواتب طواقم سفنهم والتأمينات البحرية والصيانات والإصلاحات اللازمة لها وغيرها من الأعمال، ويمكنهم القيام بهذه التكاليف فى ظل تحسّن سوق النقل البحرى وارتفاع أجور الشحن ولكن لا يوجد ضمان لاستمرار هذا التحسّن فى الأسواق. وأكثر ما يواجهه مالك السفينة من صعاب هو عند إنتهاء عقد إيجار سفينته. فهذا هو الوقت الذى تتوقف فيه الإيرادات، والذى يستطيع فيه المالك القيام بإجراء الإصلاحات الضرورية المطلوبة فى ورش الإصلاح. وأكثر ما يهم الملاك بالطبع هو أن يتأكدوا من عدم زيادة تكاليف تشغيل سفنهم عن إيراداتهم.

- تكاليف توفير أطقم السفن:

يُعتبر بند توفير أطقم للسفن أكثر البنود إستقراراً من ناحية التكاليف، بالرغم من الزيادة المحدودة مؤخراً فى رواتب البحارة. وأكبر القضايا فى هذا الشأن هى قرارات الندوة الدولية للمساومات I.B.F - INTERNATIONAL BARGAINING FORUM والتى تُوجب وجود معيار مناسب فى الماهيات والأجور بين أفراد طاقم السفينة الواحدة، وكذا الشهادات الخضراء GREEN CERTIFICATES المطلوبة لأفراد طواقم السفن. والقضية الأخرى هى الكود الدولى للسلامة فى السفن والموانى ISPS . وهذه القضايا خلقت مسئوليات وأعمال إداريه إضافية على ملاك السفن سواء على ظهر السفن أو فى البر، بالإضافة إلى إحتياجات تدريب الموظفين والبحارة على متطلبات الأمن. فعلى ظهر السفن تتركز القرارات على إختيار ضابط أمن السفينة S.S.O. والذى غالبا ما يكون هو الضابط الأول بالسفينة مع تعويضه مادياً عن هذا العمل الإضافى.

وغالبية ملاك السفن أصبح لديهم خيارات غير محدودة فى إختيار طواقم سفنهم، وبالرغم من العجز الحالى فى العالم فى العمالة البحرية، فإن تأثير ذلك لم يظهر بوضوح، ولازال قطاع تطقيم السفن مستقرا. ولكن القضية لم تنتهى بعد، فعلى المدى القريب ستبقى عملية تطقيم السفن مستقرة ولكن هناك مشاكل لابد من حلها مثل إحلال الكوادر من الضباط البحريين الذين يشغلون الوظائف العليا والذين يقتربون من مرحلة التقاعد، ثم قضية الطلبة البحريين الغير قادرين على شغل وظائف الضباط الأصاغر فى السفن. وهذه القضية ترجع إلى قلة الشباب الذين ينجذبون للمهنة البحرية، وهى قضية عجزت صناعة النقل البحرى عن حلها حتى الآن.

- تكاليف أقساط التأمينات البحرية:

إن تكاليف أقساط التأمينات البحرية كانت مرتفعة فى السنوات القليلة الماضية فى صالح المؤمّنين INSURERS وعلى حساب ملاك السفن، والدلائل تشير إلى أن هذه الارتفاعات تقل نوعاً ولكن هذا لا يعنى أن الوضع أصبح مقبولاً لصناعة التأمين. وصحيح أن الأمور أفضل من قبل، ولكن هناك مشاكل جديدة غير ظاهرة فى ظل التهديدات الإرهابية . ومن المنتظر أن تستمر تكاليف أقساط التأمينات البحرية حول مستوياتها الحالية رغم أن ملاك السفن يرغبون فى تقليل تلك الأقساط وسيكون لذلك مقاومة ورد فعل عكسى من قبل المؤمّنين .

والقضية الأخرى المهمة هى أقساط التأمين ضد تقلّبات سوق النقل البحرى SHIPPING MARKET . فإذا أرتفعت أجور النقل البحري فإن الملاك سيستفيدون بزيادة إيراداتهم ومن ثم فإن التأمين ضد تقلبات السوق يُعتبر غطاءاً مفيداً للملاك.

وتكاليف أقساط التأمينات البحرية فى سنة 2004 تشهد زيادات حقيقة فى جميع قطاعات التأمينات البحرية. وهذه الزيادات واضحة فى القطاعات الثلاثة الرئيسية للتأمينات البحرية وهى: تأمين البدن والماكينات HULL+MACHINERY والتأمين لدى نوادى الحماية والتعويض P+I CLUBS والتأمين ضد تقلبات السوق التجارية TRADE DISRUPTION . ففى العام الماضى 2003 كان يُعتقد أن الزيادة فى تأمين البدن والماكينات ستبدأ فى الصعود، وهذا تحقق فعلاً واستطاع المؤمنون أن يحققوا أرباحاً كثيرة. ولكن زيادة أقساط هذا النوع من التأمين لم ترتفع بالقدر الذى كان المؤمنون يأملون فيه، فمّلاك السفن الذين حقّقوا أرباحاً كبيرة لا يمانعون فى الزيادة المعقولة فى أقساط هذا التأمين بما يُرضى المؤمنين.

أما فى قطاع الحماية والتعويض P+I فإن المؤمنّين يرسلون إشارات متعارضة للقائمين بتشغيل السفن وعلى السطح يبدو أن الوضع تحت السيطرة. فنوادى الحماية والتعويض يعترفون بأنهم يرفعون الأقساط لقاء تحسين الخدمة لزبائنهم. وفى نفس الوقت، تبدو أن هناك تيارات خفيّة تنذر بكارثة . فبالمقارنة بالعقود الماضية كان المؤمنون فى هذا النوع من التأمين حديثى عهد به وكانت أقساط التأمين منخفضة ولكنها زادت بشكل غير مفهوم خلال السنوات الثلاثة الماضية ، ربما بالقدر المعقول.

- تكاليف إدارة تشغيل السفن:

ارتفعت تكاليف إدارة تشغيل السفن بحيث أصبح ملاك السفن يفضلّون أن يقوم بإدارة تشغيل سفنهم طرف آخر. والارتفاع الرئيسى فى هذه التكاليف يرجع إلى الإجراءات التنظيمية الدولية والتى أصبحت نافذة المفعول وواجبة ، وبالتالى لا يمكن تفادى تكاليفها.

والأولوية فى هذه التنظيمات الجديدة الدولية هى الكود الدولى للسلامة فى السفن والموانى ISPS كما أن هناك قضايا أخرى تحظى بالإهتمام الدولى منها التصرف فى مياه الصابورة وكذا إعداد السفن القديمة لمواجهة نهاية عمرها بالتخريد. وهذه الأمور تتطلّب أموالاً كثيرة بينما قد يكون الملاك فى حاجة إليها لشراء الأجهزة والمعّدات الجديدة المطلوب تواجدها على السفن بموجب القرارات والقواعد الدولية ، خاصة وأن هذه القرارات الدولية تنص على متابعة تنفيذها وملاحقة السفن بواسطة المراجعين والمفتشين حول العالم. وهذه التغيّرات تجعل نشاطات القائمين بتشغيل السفن تتحّول من ردود أفعال استباقية تحَسباً لما هو منتظر فى المستقبل.

وستتأثر تكاليف إدارة تشغيل السفن من تشغيلها بواسطة ملاكها أو بواسطة طرف آخر كشركة إدارة تشغيل السفن ففى الحالة الأولى ستزيد التكاليف بتشغيل موظفين وعاملين فى مكتب مالك السفينة. لهذا السبب يتعاظم دور قطاع إدارة تشغيل السفن ويكون حجم العمل حيوى بالنسبة لها . فكلّما زاد عدد السفن لديها قلّت التكاليف. ويبدو أن قطاع إدارة تشغيل السفن يعمل بثبات ولا يوجد مؤشّر على تغيير وضعه.

أما الملاك الذين يفضّلون إدارة تشغيل سفنهم بمعرفتهم، فإن عليهم تقليل تكاليف التشغيل قدر إمكانهم لكى يستطيعوا البقاء، وإلاّ فإن الطرف الآخر يكون أوفر لهم. فالضغوط التنظيمية على إدارة تشغيل السفن مثل كود السلامة الدولى ISM والكود الدولى للسلامة فى السفن والموانى ISPS أصبحت تتطلّب ذلك.

وأمّا التكاليف الإدارية ADMINSTRATION COSTS فإنها تتأثر بالظروف المحلية فى كل بلد، والتى تشمل الضرائب والمعاملات المالية ومستويات التضّخم وظروف العاملين والموظفين . هذا بالإضافة إلى الأعباء الإضافية مثل كود ISM وكود ISPS ومتطلّباتهما التى تعنى تكاليف إضافية.

- تكاليف الإصلاحات والصيانات

إن قطاع الإصلاحات والصيانات ومتطلبّات المخازن والتموينات يبدو مزدحماً على الرغم من أنه بناء على الخبرة السابقة، فإن سوق الإصلاحات والصيانات يتناسب مع أسواق أجور النقل. فالملاّك قد يواجهون زيادة فى الإنفاق على هذا القطاع لفترة قادمة . ولكن ربّما يضطر الملاك للإستسلام لهذه الزيادة حتى نهاية سنة 2004 وقد يستطيع الملاّك السيطرة على الزيادة ولكن هناك حّد أقصى لهذه التكاليف . وقد يضطر الملاّك إلى المحافظة على بقاء سفنهم مُوجّرة ON-HIRE لضمان حصولهم على إيرادات تشغيلها .

ولإجراء الإصلاحات فى السفن، فإن عامل الوقت يُعتبر هاماً. فالوقت يعنى المال. واللجوء إلى ورش الإصلاح الغالية لإجراء الإصلاحات فى أقصر وقت قد يكون أفضل من اللجوء إلى ورش الإصلاح الرخيصة التى تأخذ وقتاً زائداً فى الإصلاح على حساب إيرادات تشغيل السفن.

ثم إن قضية جودة الإصلاحات قضية مهمة، فملاك السفن لا يرغبون فى زيادة تردد سفنهم على الورش لإجراء الإصلاحات وتعطيل عمل السفن. وإستقرار سوق أجور النقل يشجع ملاك السفن القديمة على التفكير فى تأخير إجراء المسح الخاص SPECIAL SURVEY لسفنهم وهذا قد يزيد من ثقل الأعباء على ورش الإصلاح حتى فى الدول الرخيصة التكاليف كالصين ودول شرق أوروبا والدول الآسيوية.

إن زيادة هذه التكاليف قد يستمر فى 2005ولكن ربماً بمعدل أقل ويرى المتخصصون أنه من الصعب زيادة أسعار الإصلاحات فى الدول المتقدمة لدخول منافسين جدد من الصين وآسيا وشرق أوروبا وتركيا.

فإن ورش الإصلاح ترغب فى زيادة أعمالها لتقليل تكاليفها وتحسين إنتاجيتها.

مما سبق، فإن أكبر القطاعات فى تكاليف السفن هو قطاع توفير العمالة البحرية. وزيادة الخيارات أمام ملاك السفن لتكوين أطقم لسفنهم تتيح لهم الفرصة لإختيار الطواقم من مختلف الجنسيات ولإختيار أنسب الشروط فى التعاقد معهم على العمل.

أما قطاع الإصلاحات والصيانات فإنه معقول ويناسب متطلبات الصناعة. وتعتبر أسعار الصلب أكبر قضية تواجه ملاك السفن فى هذا الشأن وخاصة فى السفن التى تحتاج إلى تغير ألواح فيها سواء فى السفن الجديدة أو السفن القديمة.

وكل هذه التكاليف بالطبع تعتمد على سوق أجور النقل الذى يمكن الملاك من تحملُ نفقات التكاليف.

بسم الله الرحمن الرحيم

"يا أيتها النفس المطمئنة ، ارجعي إلى ربك راضية مرضية ، فادخلي في عبادي ، وادخلي جنتي"

صدق الله العظيم



رئيس مجلس الإدارة

نائب رئيس مجلس الإدارة

أسرة التحرير

وجميع العاملين

بمجلة إنترناشيونال

ينعون بمزيد من الحزن والأسى

الربان

عصمت خليل باهى

داعين الله عزوجل

أن يتغمد الله الفقيد بواسع رحمته

ويسكنه فسيح جناته

ويلهم آله وذويه الصبر والسلوان

المنافسة والخصخصة فى الموانى

الجزء الثانى

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



فى العدد السابق عرضنا ما ورد بدراسة إعادة هيكلة الموانى المصرية فيما يخص المنافسة والخصخصة فى الموانى المصرية، وسوف نعرض فيما يلى تطور الوضع المالى لهيئات الموانى منذ إجراء الدراسة حتى الآن.

أولاً : إيرادات النشاط الجارى:

تطورت الإيرادات الجارية تطوراً كبيراً، فلقد بلغت الإيرادات الجارية فى عام 2007/2006 252.6% من الإيرادات الجارية فى عام 2002/2001، حيث بلغت إيرادات هيئة ميناء الإسكندرية 166%، وإيرادات هيئة ميناء دمياط 347.9% وهيئة ميناء بورسعيد 528.4%، وإيرادات هيئة موانى البحر الأحمر 284.4%، ويوضح الجدول التالى تطور الإيرادات الجارية مقارنة بعام 2001/ 2002 :

جدول رقم (1) %

بيان	2002 /2001	2003 /2002	2004 /2003	2005/ 2004	2006 /2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	100	112.5	137.6	162.1	164.7	166
2 - هيئة ميناء دمياط	100	123	211.2	299.6	325.7	347.9
3 - هيئة ميناء بورسعيد	100	113.3	176.4	309.7	448.4	528.4
4 - هيئة موانى البحر الأحمر	100	144.5	204.8	227.3	251.2	284.4
إجمالى	100	120.7	166.2	210.3	234	252.6

ومنه يتبين أن إيرادات هيئات الموانى قد أرتفعت بمعدل نمو سنوى قدره 20.5% فى الفترة من 2002/2001 حتى 2007/2006 حيث بلغت فى هيئة ميناء الإسكندرية 10.7% فى حين أن هيئة ميناء دمياط أرتفعت بمعدل نمو سنوى قدره 28.6%، وهيئة ميناء بورسعيد أرتفعت بمعدل نمو سنوى قدره 39.5%، وهيئة موانى البحر الأحمر قد أرتفعت بمعدل نمو سنوى قدره 23.2%.

ويوضح الجدول التالى الأهمية النسبية لإيرادات النشاط الجارى للفترة من 2002/2001 إلى 2007/2006 .

جدول رقم (2) %

بيان	2002 /2001	2003 /2002	2004 /2003	2005/ 2004	2006 /2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	54.8	51.1	45.4	42.3	38.6	36
2 - هيئة ميناء دمياط	14.8	15.1	18.8	21.1	20.6	20.4
3 - هيئة ميناء بورسعيد	9.7	9.1	10.3	14.3	18.6	20.3
4 - هيئة موانى البحر الأحمر	20.7	24.7	25.5	22.3	22.2	23.3
إجمالى	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

من الجدول السابق يتبين أن الأهمية النسبية لإيرادات هيئة ميناء الإسكندرية قد إنخفضت من 54.8% فى عام 2002/2001 إلى 36% فى عام 2007/2006، فى حين أرتفعت الأهمية النسبية لهيئة ميناء دمياط من 14.8% إلى 20.4% وكذلك أرتفعت بالنسبة لهيئة ميناء بورسعيد من 9.7% إلى 20.3%، وأن إيرادات هيئة ميناء الإسكندرية لم تنخفض عن عام 2002/2001 ولكن إيرادات باقى هيئات الموانى قد أرتفعت مما يوضح تغير هيكل إيرادات الموانى.

ثانياً : الإستخدامات الجارية:

تطورت الإستخدامات الجارية حيث بلغت فى عام 2007/2006 219.6% من الإستخدامات الجارية عام 2002/2001، وبلغت أقصى زيادة لها فى هيئة ميناء بورسعيد حيث بلغت 601.4% يليها هيئة موانى البحر الأحمر الذى بلغت فيه 320% ثم ميناء دمياط الذى بلغت فيه 168% وبلغت فى ميناء الإسكندرية 118.1% ويوضح الجدول التالى تطور الإستخدامات الجارية ما بين عامى 2002/2001 ، 2007/2006 .

جدول رقم (3) %

بيان	2002 /2001	2003 /2002	2004 /2003	2005/ 2004	2006 /2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	100	101.7	104.6	108.2	109.8	118.1
2 - هيئة ميناء دمياط	100	126.6	196.3	202.2	164.6	168
3 - هيئة ميناء بورسعيد	100	155.8	411.9	537.1	581.9	601.4
4 - هيئة موانى البحر الأحمر	100	238.4	338	345.5	342.9	320
إجمالى	100	132.7	193.3	214.1	215	219.6

ومنه يتبين أن الإستخدامات الجارية قد ارتفعت بمعدل نمو سنوى قدره 17% حيث بلغ فى هيئة ميناء الإسكندرية 3.4% وفى دمياط 11% وفى بورسعيد 43.2% وفى البحر الأحمر 26.2%.

ويوضح الجدول التالى الأهمية النسبية للإستخدامات الجارية .

جدول رقم (4) %

بيان	2002 /2001	2003 /2002	2004 /2003	2005/ 2004	2006 /2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	57.3	44	31	29	29.2	30.8
2 - هيئة ميناء دمياط	14.7	14	14.9	13.8	11.2	11.2
3 - هيئة ميناء بورسعيد	13.3	15.6	28.4	33.4	36.1	36.5
4 - هيئة موانى البحر الأحمر	14.7	26.4	25.7	23.8	23.5	21.5
إجمالى	100	100	100	100	100	100

من الجدول السابق يتبين أن الأهمية النسبية لميناء الإسكندرية قد انخفضت من 57.3% من إجمالى الإستخدامات الجارية فى عام 2002/2001 إلى 30.8% فى عام 2007/2006 كما انخفضت فى ميناء دمياط من 14.7% إلى 11.2% وفى موانى البحر الأحمر أرتفعت من 14.7% إلى 21.5% كما ارتفعت فى ميناء بورسعيد من 13.3% إلى 36.5%.

ومما سبق تبين أن الإيرادات الجارية قد أرتفعت بنسبة 252.6% فيما بين عامى 2001/ 2002 ، و2006/2007 فى حين أن الإستخدامات الجارية قد أرتفعت بنسبة 219.6% فى نفس الفترة.

وفيما يلى أهم بنود الإستخدامات الجارية:

1 - **الأجور:** أرتفعت الأجور بنسبة 216.1% فيما بين عامى 2002/2001 ، 2006/ 2007 حيث أرتفعت فى ميناء الإسكندرية بنسبة 189.7% وفى دمياط 274% وفى بورسعيد 235.9% وفى موانى البحر الأحمر 245.4%.

ويوضح الجدول التالى نسبة الأجور للإستخدامات الجارية:

جدول رقم (5) %

بيان	2002 /2001	2003 /2002	2004 /2003	2005/ 2004	2006 /2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	8	7.5	5.7	5.7	5.7	7.6
2 - هيئة ميناء دمياط	2	2.1	1.6	1.8	2.4	2.7
3 - هيئة ميناء بورسعيد	1.8	1.7	1.3	1.5	1.8	2.1
4 - هيئة موانى البحر الأحمر	2.1	2.2	1.5	1.7	1.8	2.6
إجمالى	13.9	13.5	10.1	10.7	11.7	15

من الجدول السابق تبين أن نسبة الأجور للإستخدامات الجارية قد أرتفعت من 13.9% فى عام 2002/2001 إلى 15% فى عام 2007/2006، حيث انخفضت فى ميناء



تابع المنافسة والخصخصة فى الموانى

الإسكندرية من 8% إلى 7.6% وأرتفعت فى ميناء دمياط من 2% إلى 2.7% وفى ميناء بورسعيد من 1.8% إلى 2.1% وفى موانى البحر الأحمر من 2.1% إلى 2.6%.

2 - **الإهلاك:** أرتفع الإهلاك فيما بين عامى 2002/2001 و 2007/2006 بنسبة 214.5%حيث أرتفع فى ميناء الإسكندرية بنسبة 134.4% وفى دمياط 127% وفى بورسعيد 326.6% وفى موانى البحر الأحمر 420% .

ويوضح الجدول التالى نسبة الإهلاك للإستخدامات الجارية:

جدول رقم(6)

%

بيان	2002 /2001	2003 /2002	2004 /2003	2005/ 2004	2006 /2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	12.1	9.5	6.6	6	6	8.1
2 - هيئة ميناء دمياط	4.9	4.1	3.4	3.2	3.5	3.1
3 - هيئة ميناء بورسعيد	4.3	3.3	2.2	5.7	7.1	7.1
4 - هيئة موانى البحر الأحمر	4.4	10.4	9.5	9.2	9.4	9.3
إجمالى	25.7	27.3	21.7	24.1	26	27.6

ومنه يتبين أن نسبة الإهلاك للإستخدامات الجارية قد أرتفعت من 25.7 فى عام 2001/ 2002 إلى 27.6% فى عام 2007/2006، حيث انخفضت فى ميناء الإسكندرية من 12.1% إلى 8.1% وفى ميناء دمياط انخفضت أيضاً من 4.9% إلى 3.1% وأرتفعت فى ميناء بورسعيد من 4.3% إلى 7.1%، وفى موانى البحر الأحمر ارتفعت من 4.4% إلى 9.3% ويرجع ارتفاع نسبة الإهلاك فى بورسعيد والبحر الأحمر إلى مسئوليتهما فى تنفيذ ميناءى شرق بورسعيد وميناء شمال السخنة.

3 - **الفوائد:** ارتفعت بنسبة 211.6% فيما بين عامى 2002/2001 ، 2006/ 2007 حيث ارتفعت بنسبة 757.5% فى ميناء بورسعيد وبنسبة 412.4% فى موانى البحر الأحمر، وانخفضت فى ميناء الإسكندرية حيث بلغت فى عام 2007/2006 86.6% مما كانت عليه فى عام 2002/2001 وفى ميناء دمياط بلغت 55.4% مما كانت عليه فى عام 2002/2001 .

ويوضح الجدول التالى الأهمية النسبية للفوائد بالنسبة للإستخدامات الجارية:

جدول رقم(7)

%

بيان	2002 /2001	2003 /2002	2004 /2003	2005/ 2004	2006 /2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	28.5	23.2	15.7	14.4	13.6	12.4
2 - هيئة ميناء دمياط	3.6	3.6	2.1	1.9	1.9	1.0
3 - هيئة ميناء بورسعيد	6.2	9.8	24 3	23.7	23 8	23 3
4 - هيئة موانى البحر الأحمر	3.8	12.2	12.8	11.3	10 6	7.8
إجمالى	42.1	48.8	54.9	51.3	49.9	44.5

ومنه يتبين أن الأهمية النسبية للفوائد قد أرتفعت من 42.1% فى عام 2002/2001 إلى 44.5% فى عام 2007/2006 حيث انخفضت فى ميناء الإسكندرية من 28.5% إلى 12.4% وانخفضت أيضاً فى ميناء دمياط من 3.6% إلى 1% وارتفعت فى ميناء بورسعيد من 6.2% إلى 23.3% وفى موانى البحر الأحمر من 3.8% إلى 7.8% ويرجع ارتفاع النسبة فى ميناءى بورسعيد والبحر الأحمر إلى أعباء قروض تنفيذ ميناءى شرق بورسعيد وشمال السخنة.

4 -**إجمالى المستلزمات:**

تطورت إجمالى المستلزمات فى عام 2007/2006 لتبلغ 287.1% بالنسبة لعام 2001/ 2002 حيث بلغت في ميناء الإسكندرية 156% وفى ميناء دمياط 307.6% وفى ميناء بورسعيد 556.5% وفى موانى البحر الأحمر 343.2%.

جدول رقم(8)

%

بيان	2002 /2001	2003 /2002	2004 /2003	2005/ 2004	2006 /2005	2007/2006
1 - هيئة ميناء الإسكندرية	3 6	3.7	3	2 8	3.9	2.8
2 - هيئة ميناء دمياط	2.8	4.1	6.7	6.9	3.4	4.4
3 - هيئة ميناء بورسعيد	1.3	1.3	0.4	2.2	3.2	3.7
4 - هيئة موانى البحر الأحمر	0.9	0.7	1.6	1.2	1.4	1.5
إجمالى	8.6	9.8	11.7	13.1	11.9	12.4

ويوضح الجدول السابق الأهمية النسبية لإجمالى المستلزمات للإستخدامات الجارية:

ومنه يتبين أن الأهمية النسبية لإجمالى المستلزمات للإستخدامات الجارية قد ارتفعت من 8.6% فى عام 2002/2001 إلى 12.4% فى عام 2007/2006 حيث أرتفعت فى ميناء دمياط من 2.8% إلى 4.4% وفى بورسعيد أرتفعت من 1.3% إلى 3.7% وفى موانى البحر الأحمر ارتفعت من 0.9% إلى 1.5% ويرجع ارتفاع نسبة إجمالى المستلزمات فى ميناء دمياط إلى تحمل تكاليف تطهير مدخل الميناء ضمن المستلزمات الخدمية.

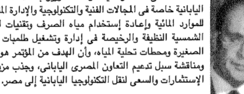
أخبار ومحطات

ارتفاع حجم الجياع فى العالم

حذر أوليفر دى شوتر الخبير بمجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة من الارتفاع العالمى لأسعار المواد الغذائية الذى سيؤدى بالتالى إلى رفع حجم الجياع فى العالم إلى أكثر من مليار نسمة العام القادم، هذا وقد سبق أن أعلنت منظمة الأغذية والزراعة الدولية فى سبتمبر الماضى أن 925 مليون شخص على الأقل يعانون الفقر حول العالم مقارنة بـ 848 مليون بين عامى 2003 و 2005 .

مؤتمر مصرى يابانى فى مجال المياه

أفتتح الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى فعاليات المؤتمر المصرى اليابانى فى مجال مصادر المياه الذى شارك فيه السفير اليابانى بالقاهرة وعدد من ممثلى الهيئات والمصالح المعنية بالمياه باليابان والشركات والمؤسسات اليابانية المصرية المتخصصة فى مصادر المياه، وأشاد الوزير بالعلاقات المصرية اليابانية خاصة فى المجالات الفنية والتكنولوجية والإدارة المتكاملة للموارد المائية وإعادة إستخدام مياه الصرف وتقنيات الطاقة الشمسية النظيفة والرخيصة فى إدارة وتشغيل طلمبات الدفع الصغيرة ومحطات تحلية المياه، وأن الهدف من المؤتمر هو بحث ومناقشة سبل تدعيم التعاون المصرى اليابانى، وجذب مزيد من الإستثمارات والسعى لنقل التكنولوجيا اليابانية إلى مصر.



القمة الإقتصادية العربية

تعقد القمة الإقتصادية التنموية والإجتماعية بالكويت فى 19 يناير القادم على مدى أربعة أيام من بينهما يومان مخصصان لملتقى أقتصادى اجتماعى يحضره رجال الأعمال ثم تنتهى القمة بتوصيات محدودة، وقد صرح السيد عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية بأن موضوع الموقف المالى الدولى وتأثيره على الاقتصاديات والمجتمعات العربية سيكون على جدول أعمال القمة كما ستركز القمة على مشروعات محددة يتم مناقشتها مع بعض الصناديق العربية

ميكنة جميع أجهزة الجمارك

صرحت نادرة الشبراوى وكيل أول وزارة المالية ورئيس القطاع الإلتزام التجارى بمصلحة الجمارك بأن المصلحة ستبدأ بعد الإنتهاء من مشروع ميكنة جميع أجهزتها وقواعد بياناتها وربطها بجميع الموانى فى إنهاء جميع أعمالها إلكترونيا اعتبارا من شهر مارس القادم حيث سيتمكن المتعامل مع الجمارك من إنهاء إجراءاته من أى موقع بالموانى من خلال أجهزة الحاسب الآلى.

أهمية الإتصال فى الإدارة



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

أن الإنصات إلى الآخرين من أهم الأشياء التى يقوم بها الإنسان - ولكن مع الأسف معظم الناس لا يقومون بالإنصات الجيد لما يقوله الآخرون - فإذا نظرنا إلى مدى التأثير الذى يحدثه الإنصات فسيعترينا التعجب بصدد عدم تدريس فى المدارس والجامعات ضمن المواد التى تدرس به المواد الدراسية الأخرى كالعلوم والرياضيات - فمن الأفضل ألا يتخرج أى فرد دون تعلم مهارات الإنصات المختلفة ، أن مهارة الإنصات إلى الآخرين من ضمن أهم الوسائل التى يمكن أن يستخدمها المرء لإقناع غيره. أن الإنصات ما هو إلا مهارة لا يتقنها سوى عدد قليل من المديرين حيث تشير معظم الدراسات إلى أن معظم المديرين لا يمتلكون مهارة الإنصات إلى الآخرين.

وعلى هذا يكون تعريف الإتصال بأنه عملية يتم عن طريقها إيصال معلومات من أى عضو فى الهيكل التنظيمى إلى عضو آخر بقصد إحداث تغيير ما - ومن هذا التعريف يتضح أن الاتصال قد يكون من أعلى إلى أسفل (من رئيس إلى مرءوس) أو من أسفل إلى أعلى (من مرءوس إلى رئيس) أو فى مستوى أفقى بين الرؤساء وبعضهم البعض ويشترط أن يكون الاتصال بقصد إحداث تغيير من أى نوع وإلا كان الأمر مجرد ضوضاء لا فائدة فيه وبمعنى آخر يجب أن يكون للاتصال غرض أو أغراض أخرى.

أغراض الإتصال وأهميته:

طالما أن الاتصال هو إيصال معلومات من أى عضو فى الهيكل التنظيمى إلى عضو آخر فأننا لا يمكننا تصور تنظيم أو إدارة دون اتصال ويقول خبراء الإدارة أنه بدون اتصال لا يكون هناك تنظيم - فالاتصال ضرورى لإيصال المعلومات التى ستبنى عليها القرارات وبدون هذه المعلومات فأنه لا يوجد قرارات وإذا كان الإتصال ضعيفاً أو فى وقت غير مناسب كان القرار ضعيفاً وغير مناسب، وبمجرد إتخاذ القرار فانه من الضرورى إيصال هذه القرارات ومحتوياتها إلى المراكز الإدارية التى تتأثر بها وإذا لم يتم إيصال هذه القرارات فانه لا يحدث شئ وعلى هذا يمكن القول بأن الإيصال أما يكون موجهاً لمركز إتخاذ القرار أو اتصال من مركز إتخاذ قرارات إلى مراكز أخرى لتنفيذ عمل معين - أو اتصال من مركز إتخاذ قرارات إلى مراكز أخرى لمنع تنفيذ عمل أو لإتخاذ قرارات أخرى.

وعلى هذا يمكن القول بأن أغراض الإتصال الرسمى هو :-

1 - إعلام المرءوسين بالأهداف المطلوب تحقيقها والسياسات التى تقررت والبرامج والخطط التى وضعت والمسئوليات التى تحددت أو أية تغييرات فيها.

2 - إعلام المرءوسين بأية تعليمات خاصة بتنفيذ أعمال أو الإمتناع عن تنفيذ أعمال بشكل معين أو فى وقت معين أو بطريقة معينة.

3 - إعلام الرؤساء بما لم يتم أو بالمشكلات التى ظهرت فى التنفيذ أو الإنحرافات التى لم تكن فى الحسبان وبالإقتراحات ومشاكل المرءوسين بصفة عامة.

وسائل الإتصال: والتى كانت تتم إلى وقت قريب بالمقابلة الشخصية أو المكالمة التليفونية أو بالبرقيات أو الخطابات أو المذكرات المكتوبة أو بالتقارير أو بالاجتماعات أو بمكبرات الصوت أو المنشورات الدورية أو بالأفلام إلا أنه بعد أن انتشرت أجهزة الحاسب الآلى (الكمبيوتر) فقد أصبح بكل قسم من أقسام الشركة جهاز كمبيوتر حيث تقوم الإدارة العليا بالشركة أو المؤسسة عن طريق الجهاز المركزى للكمبيوتر الموجود لديها ببث ما لديها من تعليمات أو إجراءات أو أوامر عن طريق هذا الجهاز ليكون كل موظف بالشركة على علم بهذه الأوامر والتعليمات وبذلك تكون التعليمات والأوامر والملاحظات قد صدرت وعممت بالسرعة المطلوبة والعكس صحيح أيضاً فان كل موظف يطلب إيضاح عن موقف معين فعليه بالحاسب الآلى حيث يوجه من خلاله استفساره من الجهة التى يريد الإستفسار منها أو التى يطلب منها بياناً معيناً.

ومما سبق يكون التواصل فى الإدارة مبنى على خمسة مبادئ هى :

1 - مبدأ ضرورة التوجيه .
2 - مبدأ أرتباط التوجيه.
3 - مبدأ الاتصال الجيد.
4 - مبدأ الأتصال السليم
5 - مبدأ فاعلية الأوامر.

ونوضحها فيما يلى :

1 - **مبدأ ضرورة التوجيه:** حيث أن توجيه الإداريين لمرؤسيهم ضرورى لإتمام الأعمال على خير وجه. حيث أن إتمام الأعمال لا يحدث عرضاً وإنما بتوجيه وإرشاد الرئيس الذى يعتبر بمثابة القائد لهم يشرح لهم ويعلمهم ويدربهم ويرفع من روحهم المعنوية للحصول على تعاونهم الإختيارى فى سبيل تحقيق أهداف المؤسسة أو الشركة.

2 - **مبدأ أرتباط التوجيه:** حيث يرتبط التوجيه بعناصر الإدارة الأخرى وهى التخطيط والتنظيم والرقابة أرتباطاً وثيقاً وأى ضعف أو خلل فى أحدهم ينعكس أثره بسرعة فى التوجيه.

3 - **مبدأ الاتصال الجيد:** للحصول على الكفاية والفاعلية فى الاتصال يجب العمل على :

أ - تكييف المعلومات على أساس المرسل إليه.
ب - إرسال المعلومات فى وحدات صغيرة.
ج - معرفة المرسل لرد فعل المرسل إليه.
د - وضوح الرسالة وعدم قابليتها للتأويل.
هـ - عدم التعرض مع التسلسل الرئاسى.

4 - **مبدأ الأتصال السليم:** حيث لايعتبر الكلام إنصاتاً ولكن الإنصات هو التجاوب مع شخص المتكلم لما يقوله وما يقصده وما لا يقوله.

5 - **مبدأ فاعلية الأوامر :** حيث لا تقاس فاعلية الأوامر بكثرتها أو بلهجتها وإنما بمدى مطابقة ما تم تنفيذه على ما طلب تنفيذه بواسطة الأمر.

وختاماً أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع التواصل فى الإدارة وأهميته فى نجاحها..

والله ولى التوفيق



أخبار من فوق السحاب

طائرات جديدة لمصر للطيران

قررت الشركة القابضة لمصر للطيران الإستعانة مؤقتاً بـ 16 طائرة جديدة من طراز "أمير أير" البرازيلية سعة 76 راكب لتنضم إلى أسطول مصر للطيران للخطوط الجوية بعد ما كان مقرراً إنضمامها للخطوط الداخلية "أكسبريس"، ومن المقرر وصول هذه الطائرة تباعاً إعتبارا من ديسمبر الجارى وحتى إبريل 2009.

مدينة خدمات متكاملة بمطار الملك فهد

تدرس المملكة العربية السعودية مشروع إنشاء مدينة خدمات متكاملة بمطار الملك فهد تشمل فنادق ومعارض ومركز تسويق وأكاديمية للطيران ومصنعاً لخدمة أعمال صيانة الطائرات، وذلك لتحويل المطار إلى مرفق إقتصادى بالمنطقة الشرقية لجذب المزيد من الإستثمارات.

مطار جديد بالعين السخنة

بدأ الفريق أحمد شفيق وزير الطيران بالتنسيق مع محافظ السويس إعداد الخرائط التفصيلية لموقع المطار الجديد بالعين السخنة الذى وافق على إقامته الرئيس حسنى مبارك لخدمة التوسعات والإستثمارات الجديدة بالمشروع القومى للمنطقة الإقتصادية الخاصة بشمال غرب خليج السويس بإستثمارات 400 مليون جنيه.

إنشاء محطتان للملاحة الجوية



تضمن البروتوكول الذى وقعته الشركة الوطنية للملاحة الجوية مع وكالة الفضاء الأوروبية على إنشاء محطتين للملاحة الجوية تبدأ بمطار النزهة بالإسكندرية وفى مرحلة لاحقة ستكون بمطار أبو سمبل، وقد أكد اللواء أحمد سعيد رئيس الشركة على أن إلحاق مصر بمشروع الخدمات الأوروبية لدعم المحطات الأرضية للإرشاد الملاحى بالأقمار الصناعية ذات

شكراً لهذا الرجل

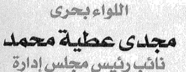
تنتهز أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
هذه الفرصة وتتقدم بجزيل من الشكر والعرفان
والتقدير
للسيد اللواء بحرى

جلال ياسين

على ما قدمه من أعمال وانجازات
أثناء توليه منصب
رئيس مجلس إدارة
شركة بورسعيد لتداول الحاويات
والبضائع
إحدى شركات الشركة القابضة
للنقل البحرى والبرى
داعين له بالتوفيق فى حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية




رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين
يتقدمون بالتهانى القلبية للسيد
اللواء بحرى



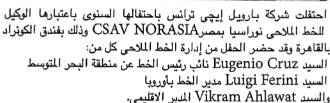
مجدى عطية محمد

نائب رئيس مجلس إدارة
الهيئة العامة لميناء بورسعيد
بثقة القيادة
السياسية بتجديد
خدمة سيادته
ويتمنون له دوام
الرقى والنجاح




بارويل إيجى ترانس تحتفل بإحتفالها السنوى





احتفلت شركة بارويل إيجى ترانس باحتفالها السنوى باعتبارها الوكيل للخط الملاحى نوراسيا بمصرCSAV NORASIA وذلك بفندق الكونراد بالقاهرة وقد حضر الحفل من إدارة الخط الملاحى كل من:

السيد Eugenio Cruz نائب رئيس الخط عن منطقة البحر المتوسط

السيد Luigi Ferini مدير الخط بأوروبا

والسيد Vikram Ahlawat المدير الاقليمى.

وقد حضر أيضا السيد اللواء / علاء ندا رئيس مجلس إدارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

والسيد اللواء / أحمد منصور العربى رئيس مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

والأستاذ/ أمين شحاتة رئيس القطاع بشركة بورسعيد لتداول الحاويات

والمهندس / محمد عمارة مدير إدارة التحركات بهيئة قناة السويس

والسيد اللواء / محمد مدين نائب رئيس مجلس إدارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات

والسيد اللواء/ ممدوح الإمام نائب رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتداول الحاويات

وقد قام السيد Eelco Camstra مدير عام شركة بارو يل إيجى تر انس بافتتاح الحفل بكلمة ترحيب بالسادة ضيوف الحفل كما قام السيد عمر غاريو مدير الخط الملاحى بمصر بتكريم بعض كبار عملاء الخط .





لقاء صحفي مع الفريق أحمد فاضل و لقاء تليفزيونى على شبكة CNBC الأمريكية





استقبل السيد الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس يوم الأربعاء الموافق 2008/10/15 وفدا من شركة الإنتاج البريطانية F. B . C من جنسيات مختلفة يضم كلا من :

1. لارا ويليامز – مجلة FDI البريطانية
2. كلايف ديفيد [لويدز ليست]
3. ألفريدو سيسا [جريدة الشمس 24 ساعة] الإيطالية الإقتصادية
4. ستيفان جار صحيفة TRANSPORT ACTUALITES الفرنسية المتخصصة فى النقل
5. روبرت ويبر من جريدة LOGISTIK HEUTE الألمانية المتخصصة فى اللوجستيات

دار اللقاء حول أهمية النقل واللوجستيات فى جذب الإستثمارات الأجنبية، وما مدى تطور البنية التحتية وخطط التطوير، ومدى تأثر إيرادات القناة بالظروف الإقتصادية الحالية ، وأهم الخدمات التى تقدمها القناة للسفن العابرة .

كما تضمن اللقاء تسجيل تليفزيونى مع السيد الفريق/ رئيس الهيئة لحساب شبكة CNBC برنامج WORLD BUSINESS دار اللقاء حول خطط التطوير المستقبلية للمجرى الملاحى، ومعدل نمو حركة الملاحة بالقناة .

وفى نهاية اللقاء أعرب الوفد الصحفى عن إمتنانه الشديد بالزيارة وشكره على حُسن الإستقبال من قبل إدارة هيئة قناة السويس .

كما أستقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس السادة أعضاء هيئة قناة السويس والدارسون بكلية الدفاع الوطنى بأكاديمية ناصر العسكرية العُليا [دفعة رقم 38] بقاعة مركز الأبحاث بالإسماعيلية بقيادة السيد اللواء أ.ح / مجدى مصطفى حسن مدير كلية الدفاع الوطنى بأكاديمية ناصر العسكرية العليا ، ومجموعة من الدارسين ، وذلك للتعرف على أهم شريان حيوى فى مصر من الناحية التاريخية والسياسية والجغرافية حرصاً على إعداد وتأهيل قادة المستقبل .

وفي ختام اللقاء أثنى الضيوف على ما شاهدوه من تطوير في جميع مجالات العمل بالقناة مؤكدين على الكفاءة منقطعة النظير للعاملين في قناة السويس برئاسة الفريق أحمد فاضل ، كما قدم السيد الفريق هدية تذكارية للسيد اللواء مجدى مصطفى حسن مدير الكلية الذي قام بتقديم درع الكلية للسيد الفريق رئيس الهيئة





4.101 مليار دولار عائدات القناة فى 9 شهور
قناة السويس الأختيار الأول للنقل البحرى

صرح الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن قناة السويس حققت خلال التسعة شهور الأولى من عام 2008 رقماً قياسياً غير مسبوق فى تاريخ القناة بإجمالى إيرادات 101 .4 مليار دولار مقابل 349. 3 مليار دولار خلال نفس الفترة من عام 2007 بزيادة 5. 752 مليون دولار بنسبه 4. 22 % ، كما شهدت أعداد السفن زيادة كبيرة بلغت 6ر7 % حيث بلغ عدد السفن العابرة خلال التسعه شهور الأولى من العام الحالى 16155 سفينة مقابل 15017 سفينة عن نفس الفترة من عام 2007 ، كما حققت الحمولات الصافية 4. 688 مليون طن مقابل 9. 622 مليون طن عن نفس الفترة من عام 2007 بزيادة 5. 10 % .

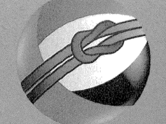
كما تشير أخر الإحصائيات خلال الفترة من يوليو إلى سبتمبر 2008 زيادة المتوسط اليومى لأعداد السفن من 4. 57 سفينة إلى 2. 62 سفينة / يوم، وكذلك زيادة متوسط الحمولات الصافية اليومية من 4. 2 مليون طن إلى 6. 2 مليون طن / يوم مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى .

وفيما يلى بيان بعدد السفن والحمولات المسجلة خلال التسعة شهور من عام 2008 :

*6212 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 698. 363 مليون طن
*2749 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 857. 109 مليون طن .
*3091 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 248. 95 مليون طن .
*1577سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 860. 15 مليون طن .
*1402حاملة [صنادل – جرارات متحركة – سيارات] حمولاتها الصافية 394ر66 مليون طن
*333 ناقلة غاز طبيعى حمولاتها الصافية 165. 30 مليون طن .
*34 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 497. 11 مليون طن .
*718 سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 281. 4 مليون طن .
*49 سفينة ركاب حمولاتها الصافية 373. 1 مليون طن .

2 – بمقارنه إحصائية الملاحة فى التسعة شهور من عام 2008 – بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2007 – نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتيـة :

# سفن الحاويات	بمقدار 559. 43 مليون طن	بنسبه 6. 13 %
# ناقلات الغاز الطبيعى	بمقدار 549. 7 مليون طن	بنسبه 4. 33 %
# حاملات السيارات	بمقدار 379. 8 مليون طن	بنسبه 1. 16 %
# سفن بضائع عامة	بمقدار 784. 1 مليون طن	بنسبه 7. 12 %
# سفن الركاب	بمقدار 124 ألف طن	بنسبه 9. 9 %
## بضائع الصب	بمقدار 066. 4 مليون طن	بنسبه 5. 4 %
# سفن أخرى	بمقدار 320 ألف طن	بنسبه 6. 17 %

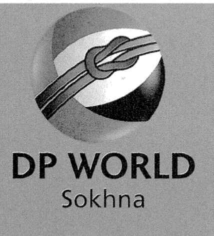


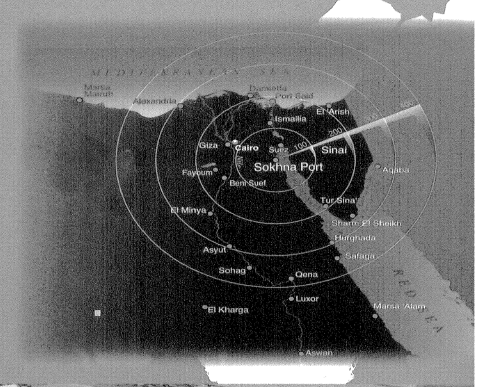
- خدمات لوجيستيه
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضائعك أمانة
- سعات تخزينية هائلة
- احتراف الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- نعمل بتكنولوجيا الغد
- سرعة الأداء
- فن تداول الحاويات
- راحتك مسئوليتنا
- نظم أمن إلكترونية
- خدمات للعملاء مجانية

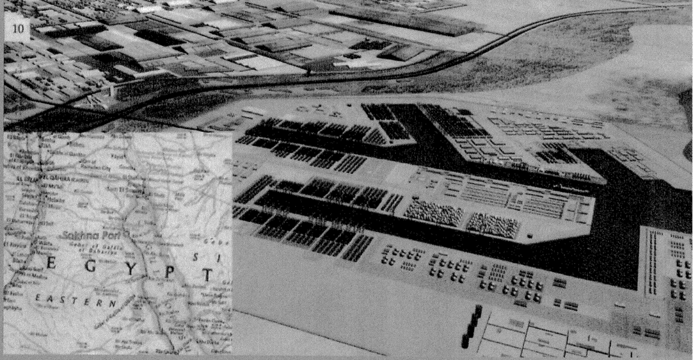
بعض البيانات والإحصائيات عن المركز اللوجيستى ومنطقة السويس الإقتصادية الخاصة.

- إجمالى حجم الإستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام 2020 تصل الى : 1.7 مليار دولار.
- حجم الإستثمارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020 : 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام 2010 : 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 الى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى عام 2020 : 20.000 فرصة عمل ، العمالة الغير مباشرة : 85.000 فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 165.000 فرصة عمل.
- حجم النمو السكانى المتوقع بمنطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 500.000
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020 : 4.6 مليار دولار.

ميناء السخنة . .


DP WORLD
Sokhna

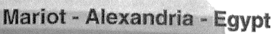

Marsa Matruh
Alexandria
Damietta
Port Said
El Arish
Ismailia
Giza
Cairo
Suez
Sinai
Sokhna Port
Fayoum
Beni Suef
Aqaba
Tur Sina'
El Minya
Sharm El Sheikh
Hurghada
Asyut
Safaga
Sohag
Qena
Luxor
El Kharga
Marsa 'Alam
Aswan
100
200


10
Sokhna Port
E G Y P T
EASTERN

ميناء القرن



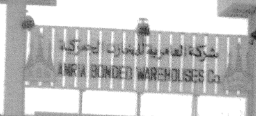
شركة العامرية للمخازن الجمركية

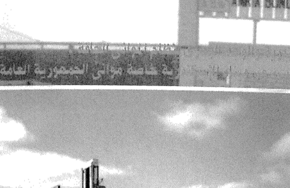


Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية











شركتنا :-

- ... الشركات التي ... الجمارك ...
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جم...
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول الم...
- حقيقة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير ...
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

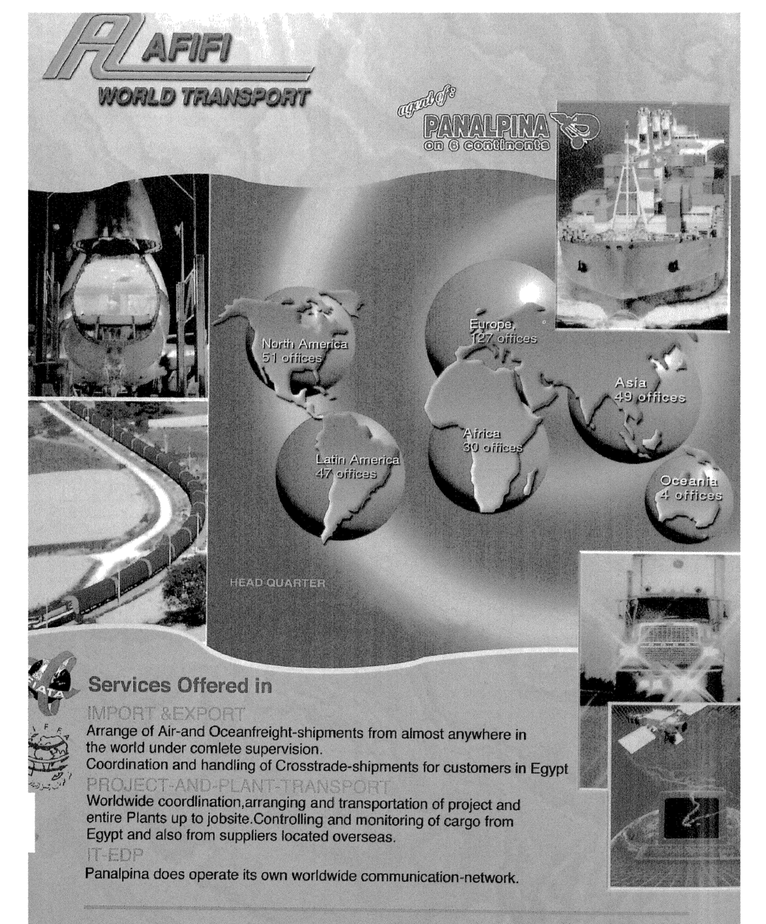
- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521

ميناء دمياط 2008



توقيع إتفاقية المساهمين الشركاء بمشروع محطة حاويات الشركة الدولية للموانئ



اللواء / حسين الهرميل يسلم درع الميناء لمسئولة الموانئ بدولة جواتيمالا

قام كلاً من السيدة ماريا أزابيل مسئولة الموانئ فى دولة جواتيمالا وقنصل سفارة جواتيمالا بالقاهرة السيد دانيلو رود بزيارة لميناء دمياط.

كان السيد اللواء بحرى / حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط قد إستقبل الضيوف حيث رافق الوفد الزائر بجولة ميدانية للميناء والإدارة الإلكترونية واللوجستية وأرصفة الغاز والخدمات كما تناول السيد اللواء رئيس الهيئة مع السادة الضيوف سبل التعاون المشترك بين مصر وجواتيمالا فى مجال النقل البحرى وإدارة الموانئ.

مشروع لإنتاج البولى إسترفى "دمياط" بإستثمارات 750 مليون جنيه

وافقت وزارة النقل ممثلة فى هيئة موانئ دمياط على تخصيص 195 ألف متر لمشروع إنتاج البولى استر بإستثمارات تبلغ 750 مليون جنيه وذلك ضمن مشروع مجمع مبارك للغاز والبتروكيماويات المقام بميناء دمياط. صرح بذلك محمد لطفى منصور وزير النقل. وأضاف أن الطاقة الإنتاجية للمشروع تصل فى المرحلة الأولى إلى 315 ألف طن سنوياً من "البولى استر" مما سيسهم فى إتاحة الفرصة لإقامة العديد من الصناعات الصغيرة والمتوسطة بالإضافة إلى توفير حوالى ألفى فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة من جانبه صرح اللواء حسين الهرميل رئيس هيئة ميناء دمياط أن مجمع مبارك للغاز بميناء دمياط يضم مشروعات بإجمالى إستثمارات تفوق

التعديلات المقترحة على لائحة المرشدين بهيئة ميناء دمياط

* تاريخ 1993/11/6 صدر قرار السيد وزير النقل رقم 43 لسنة 93 بإصدار لائحة المرشدين بهيئة ميناء دمياط.
* أستمر العمل بهذه اللائحة حتى عام 2008 دون أية تعديلات.
* نظراً للتطورات السريعة الحالية والمستقبلية لحركة الملاحة فى مجال الإرشاد بالميناء والتطور السريع فى نوعيات السفن الحديثة وخاصة بعد البدء فى إنشاء محطة الحاويات العملاقة بميناء دمياط والزيادة المستمرة فى سفن الغاز.
* ونظراً كذلك لضرورة تعظيم المستهدف الكمى بالميناء وحفاظاً على خصوصية الممر الملاحى وتغيير عمقه أسفل السفن نتيجة تعرضه للإطماع طوال العام.
* فقد تم العمل على تطوير هذه اللائحة فتكون جاذبة للعمالة فى وظائف الإرشاد مع تحسين أداء عمل وظائف الإرشاد بميناء دمياط ليلاً ونهاراً.
* هذا وقد تم مراعاة جميع الأسس القانونية اللازمة لتطوير هذه اللائحة من قوانين وقرارات ومعاهدات دولية وقرارات المنظمة البحرية الدولية بشأن الإرشاد وكذا معاهدة سولاس بشأن نقل وتداول البضائع الخطرة.

زيارة رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين لميناء دمياط

فى إطار البرنامج التثقيفى الذى يشمل زيارة الأماكن التى يجب أن تتعرف عليها زوجة الدبلوماسى المصرى.

أستضافت هيئة ميناء دمياط وفد رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين فى زيارتهم لميناء دمياط برئاسة السيدة/ مرفت كوجك حرم سعادة السفير/ جمال الدين البيومى وبصحبة بعض السفراء المصريين.

وقد كان فى استقبال الوفد اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة الميناء وقيادات الهيئة.



اللواء حسين الهرميل يسلم درع هيئة الميناء إلى السيدة ميرفت كوجك رئيسة الوفد

فى إطار تفعيل القرار الجمهورى رقم 110 لسنة 2000 بشأن منح رؤساء مجالس إدارات هيئات الموانئ سلطة الإشراف الإدارى على جميع الأجهزة العاملة داخل الموانئ.

عقد اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط إجتماعاً مع السادة رؤساء الجهات الحكومية العاملة بالميناء وذلك بغرض التنسيق بين تلك الجهات لتسهيل الإجراءات ورفع معدلات الأداء فى كل جهة مما ينعكس على المستوى العام للأداء بالميناء.

وقد ناقش خلال الإجتماع:

- دورة العمل بالجمارك وما قد يصادفها من معوقات.
- دورة العمل بفرع الرقابة على الصادرات والواردات بميناء دمياط وفعاليته.
- التنسيق بخصوص الربط بين الشركات الجديدة بالميناء ومدى التكيف مع التطورات المتوقعة بعد إضافة تلك الكيانات الجديدة القوية للميناء. مثل مشروعى شركة DIPCO وميثانكس .. وما تتطلبه تلك المشروعات الجديدة من ربط مع الجهات المختلفة بالميناء.

كما نوقش خلال الإجتماع العديد من الموضوعات التى من شأنها دفع العمل.

وقد إنتهى الإجتماع إلى قرار بتشكيل مجموعات عمل من مختلف الجهات لوضع التصور المطلوب للوصول إلى أعلى معدلات أداء وملاشاة أية إختناقات للمسارات الإدارية والفنية على أن تجتمع تلك المجموعات بصفة دورية لأداء أعمالها.

التحرش الجنسى فى القانون المصرى



دكتور/ماجد حبيب

لم يتم التعرض للتحرش الجنسي في القانون المصري أو تعريفه علي وجه الخصوص. ولكن هناك ثلاث مواد في القانون الجنائي الحالي، ممن يمكن تطبيقهم في حالات التحرش:

1 - الإساءة (المادة 306 من قانون العقوبات) 2 - سلوك غير لائق (المادة 278 من قانون العقوبات)

3 - اعتداء جنسى (المادة 268 من قانون العقوبات)

1. الإساءة

* يغطى هذا القانون جميع أنواع الإساءة، لذا يمكن تطبيقه على المعاكسة الكلامية، والمضايقات الكلامية الأخرى فى الشارع.
* تعد الإساءة جريمة صغيرة وتنظر أمام المحاكم الجزئية، وبها قاض واحد فقط.
* وتتراوح الأحكام القضائية بها من غرامة 100 جنيه مصرى إلى شهر حبس.

2. سلوك غير لائق

* يغطى هذا الجزء مادة واحدة فقط بقسم الجرائم الجنسية ويمكن تطبيقها على الهتك غير اللائق، والملاحقة، والمطاردة (بالإضافة إلى حالات التقبيل فى الأماكن العامة).
* تعد هذه الجريمة أخطر من سابقتها وتنظر أمام محكمة جنائية أكبر، بها ثلاث قضاة.
* وتتراوح الأحكام الجنائية من الغرامة إلى 3 سنوات حبس.

3. الاعتداء الجنسي

* هذه جريمة جنسية أخرى ويمكن تطبيقها فى حالات اللمس والانتهاكات الجسدية الأخرى.
* تعد هذه الجريمة أكثر خطورة وتنظر أمام محكمة جنائية أكبر بها ثلاث قضاة.
* وتتراوح الأحكام القضائية من 3 سنوات إلى 15 سنة سجن.

مشكلة الإثبات

يعد العائق الأول والأكثر أهمية أمام تطبيق أى من هذه القوانين هو ضرورة الحصول على إثبات.

فأمام المرأة فرصة واحدة للإمساك بالمعتدى، بيد أن ذلك يعتمد، فى كثير من الأحوال، على مساعدة الآخرين فى الوقت المناسب.

فبدون الإثبات، لا يستطعن هؤلاء النساء على الإبلاغ عن الواقعة أو رفعها أمام المحكمة.

العوائق الأخرى

- لم يتم تعريف التحرش الجنسى على وجه الخصوص فى القانون أو مناقشته به
- غياب ضباط الشرطة المسئولون بوجه خاص عن حماية العامة
- نقص الوعى العام بالقانون
- نقص سلطة التنفيذ (لأى سبب)
- تردد الضحايا فى الإبلاغ عن الواقعة (لأى سبب)
- تردد الشهود فى التدخل ومساندة أقوال الضحية (لأى سبب)

لذلك يجب علينا الآتى:

السعى إلى تخفيض حوادث التحرش الجنسى، وذلك من خلال:

1. **زيادة وعى** النساء والرجال وتشجيعهم على التكلم بوضوح وصراحة إذا ما تعرضوا لتلك الحوادث أو تعرض الآخرين من حولهم.
2. **صياغة مسودة لمشروع قانون جديد والمناداة به**، فمن شأنه حماية المرأة من التحرش على نحو أفضل.
3. **المناداة بإنفاذ هذا القانون** وتخصيص ضباط من الشرطة للاضطلاع بأمان العامة.
4. **تعريف الشباب بالقضية** من خلال تناولها فى المناهج الدراسية بالمرحلة المدرسية والجامعية.
5. **التوعية الإعلامية.**
6. **تنظيم ندوات عامة لمناهضة التحرش الجنسي.**
7. **تأسيس جمعيات أهلية** تضم مجموعات من النشطاء السياسيين من النساء والرجال للعمل معاً من أجل زيادة الوعى العام والمناداة بوضع قانون جديد.

زيادة الوعى: اختراق حاجز الصمت وتغيير طرق التصرف مع المشكلة

أسفرت نتائج أحد الأبحاث عن ما يلى:

- أن معظم النساء لا يناقشن تعرضهن للتحرش علناً أو مع الرجال.
- معظمهن لسن على دراية بكيفية مواجهة التحرش ويخفن من التحدث عنه أو إتخاذ موقف حياله.
- عدم إدراك الرجال آثار التحرش على النساء.

المناداة بالتنفيذ

يجب العمل على تكوين ائتلاف من منظمات حقوق المرأة المصرية لرفع القضية لوزير الداخلية والمطالبة بحماية المرأة.

عقد اجتماعات للمناداة بالائتلاف والمتابعة مع الوزارة.

عقد اجتماعات مع مسئولى الوزارة: من أجل بدء حوار مع مسئولى الوزارة بشأن المشكلة، ومعرفة أرائهم للتعامل معها، والحث على مساندتنا للقيام بهذه الحملة

الوصول إلى الشباب

يجب على المدارس المصرية تخصيص ساعتين فى الأسبوع فى جدول مواعيدهم من أجل الجمعيات الأهلية بهدف إستخدام هذا الوقت لتوعية البنات والأولاد الصغار بهذه القضية.

توعية المدارس: سيقوم المركز المصرى لحقوق المرأة بتدريب مدربين من أجل المدرسين والأخصائيين الإجتماعيين فى 75 مدرسة، وسوف يتم تدريب 150 مدرس وأخصائى إجتماعى على تعريف الطلاب بمفهوم التحرش الجنسى وكيفية مواجهته.

إنتاج مادة إعلامية متحركة: تتناول موضوع التحرش الجنسى لتكون بمثابة أداة تعليمية للأخصائيين الإجتماعيين والمدرسين، ويتم توزيعها على المدارس والجمعيات الأهلية .

أخبار من فوق السحاب



طائرتان جديدتان لمصر للطيران



صرح الطيار توفيق عاصى رئيس الشركة القابضة للطيران بأنه فى إطار التجديد المستمر لأسطول مصر للطيران

– تم خلال فترة معرض إفيكس للطائرات توقيع إتفاقية بين مصر للطيران وشركة بوينج لشراء طائرتين بوينج 777 / 300 بقيمة 500 مليون دولار بتمويل من بنك الإستيراد والتصدير الأمريكى ويتم تسليم الطائرتين خلال عامى 2014/2013 .

مطار جديد فى صنعاء

يتم حالياً إنشاء مطار جديد فى صنعاء زود بالتكنولوجيا على مساحة 15 مليون متر مربع وبتكلفة 500 مليون دولار، ومن المتوقع تشغيل المطار فى نهاية ديسمبر 2009 وذلك لخدمة الحركة الجوية فى صنعاء.

مركز لتطوير الطيران

أعلنت سلطنة عمان عن إطلاق مركز بمطار مسقط الدولى يقود إلى تطوير الطيران عن طريق تحويل الطائرات التجارية ذات الخدمة عالية الجودة إلى طائرات خاصة فاخرة مصممة لإستخدام المؤسسات والأفراد والجهات الحكومية ، وتبلغ تكلفة المركز 100 مليون ريال عمانى ويوفر 175 فرصة عمل.



القرصنة البحرية 2007



دكتور ربان/ مدحت عباس خلوصى مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى

أسئلة فى حاجة إلى الإجابة عليها هل تطبيق قواعد ISPS كافية لتقليل ومنع حوادث القرصنة البحرية والإعتداءات المسلحة على السفن؟ هل لن يستطيع المجتمع الدولى أن يوقف الإعتداءات على السفن تماما؟ متى ستتدفق التجارة التى تنقل بحرا بأمان؟ لعل هذا المقال يلقى الضوء على هذه الأسئلة من خلال هذا المقال سنوضح الإعتداءات المسلحة التى وقعت على السفن خلال السنة الماضية.

مضيق ملكا Strait Malacca

مضيق ملكا ذلك المضيق الذى يصل المحيط الهندى وجنوب بحر الصين تزداد أهميته عالمياً لأنه شريان لمرور التجارة علاوة على أهميته الإقتصادية والتجارية العالمية حيث ينقل عن طريقه ثلث التجارة العالمية سنوياً ونصف زيوت العالم ومر خلاله 65 ألف سفينة حمولة 300 طن حمولة كلية فما فوق خلال عام 2006 . ويبلغ طول القنال 900 كم تتعرض خلاله السفن لاعتداءات القراصنة والجرائم البحرية فى أشكال السرقة والاعتداءات على أطقم السفن. وقد أصبحت هذه الاعتداءات محل إعتبار بالنسبة للدول التى تستعمل القنال إعتباراً من تقارير الحوادث فى عام 1977 .

وقد ارتفعت أعداد الحوادث إلى أقصى ذروه لها فى عام 2000 حيث وصلت إلى 37 حادثة، ومقارنة بين عدد الحوادث التى تم التبليغ عنها وعدد السفن التى تمر فى القنال فأن الخطر يشكل نسبة قدرها 0.2% فقط .

ومع ذلك بعد الحادث الإرهابى الذى وقع فى الولايات المتحدة الأمريكية فى 11 سبتمبر 2001 لفت نظر الدول ماليزيا و إندونيسيا وسنغافورا إلى مشكلة تأمين القنال ضد الاعتداء القرصنى وماذا لو استعملت سفينة كقنبلة عائمة وتم عن طريقها تنفيذ عمل إرهابى؟ لذلك تم تشكيل مجلس للعمل الجماعى المشترك بين الدول الثلاث لإيجاد حل لتأمين مرور السفن فى مضيق ملكا. تطبيقاً للمادة 43 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تم إنشاء وتجهيز المساعدات الملاحية اللازمة لنظام يكفل سلامة الملاحة ويشمل هذا النظام جهاز (AIS) بالإضافة إلى نظام التقارير مع وجود حراسة بحرية وجوية تتعاون فيها الدول الثلاثة لمراقبة القنال. وكانت نتيجة هذا التعاون أن انخفض عدد حوادث القرصنة من 37 حادثة عام 2000 إلى حادثتين فقط عام 2007 .

الخليج العربى وخليج عدن والبحر الأحمر

تحذير أطلقه مكتب الملاحة الدولى International Maritime Bureau (IMB) لجميع ربابنة السفن ومرشدى السفن وأطقمها بإتخاذ الحذر الشديد عن الإبحار فى منطقة الشرق الأوسط فى الخليج العربى وخليج عدن والبحر الأحمر وأن أكبر النقاط خطراً تلك التى تقع قرب السواحل الصومالية ونيجيريا وتنزانيا وكينيا، فى هذه المناطق تتكرر عمليات إطلاق النيران على السفن بواسطة القراصنة المسلحون بالأسلحة الأوتوماتيكية حتى أن بعض السفن تعرضت للهجوم عليها بواسطة القذائف الصاروخية الصادرة من الأسلحة الأوتوماتيكية (RPGS) ، (AK-47) .

الحوادث التى وقعت فى منطقة الشرق الأوسط

1 - حادثة السفينة Dai Hong Dan

السفينة Dai Hong Dan هى سفينة بضائع كوريه ترفع علم كوريا الشمالية كانت مبحرة بعيداً عن السواحل الصومالية فى أواخر عام 2007، وتعرضت أثناء إبحارها للهجوم بواسطة القراصنة المسلحين الذين يهاجمون السفن فى المنطقة التى تقع بعيداً عن السواحل الصومالية وكان من أثر هذا الهجوم أن تم اختطاف السفينة التى كانت قد أطلقت رسالتها التحذيرية . وقد استقبلت البحرية الأمريكية رسالة السفينة Dai Hong Dan وهاجمت القراصنة الذين اختطفوا السفينة وساعدت الطاقم على السيطرة على سفينتهم مرة أخرى . وقد أسفر هذا الحادث القرصنى عن إصابة ثلاثة من طاقم السفينة إصابة خطيرة تم نقلهم بواسطة البحرية الأمريكية إلى سفنهم من أجل العلاج . وفى التقرير الذى أرسله طاقم السفينة إلى مكتب الملاحة الدولى (IMB) ذكروا أنه أثناء عملية الهجوم بواسطة البحرية الأمريكية للقبض على القراصنة وإستعادة السفينة قبضت البحرية الأمريكية على خمسة من القراصنة وقتل اثنان أثناء عملية الهجوم . وبعد استعادة السفينة أكملت رحلتها إلى اليمن الجنوبية ودخلت البحر الأحمر ورست بميناء عدن فى الخامس من نوفمبر 2007 .

2 - حادثة السفينة AL MARJAN

السفينة المرجان AL MARJAN هى سفينة بضائع ملاكها إماراتيون وترفع علم الكاميرون وكانت مبحرة خلال شهر نوفمبر2007 بالقرب من مقاديشيو حيث تعرضت للهجوم المسلح بواسطة القراصنة وقام القراصنة باحتجاز السفينة بما عليها من طاقم الذى بلغ عدد 22 رجل واستمر هذا الإحتجاز لمدة ستة أسابيع من تاريخ الإحتجاز وأخذهم رهينة حتى تاريخ الإفراج عنهم.

3 - الهجوم على سفينة حاويات

زاد النشاط القرصنى فى الشرق الأوسط. فى شهر نوفمبر 2007 فى إيران على نهر شط العرب هاجم قراصنة مسلحون بالأسلحة الأتوماتيكية سفينة حاويات حيث كان القراصنة مسلحون بـ (AK - 47) الأسلحة الآلية وتمكنوا من الصعود على السفينة التى لم يطلق طاقمها أى إشارة تحذيرية، وإنما أطلقت الإشارة التحذيرية بواسطة سفينة أخرى كان قد سبق للقراصنة إطلاق النيران عليها بواسطة أسلحتهم الآلية والتى تمكنت من الهرب منهم. وقد تمكن القراصنة بعد صعودهم السفينة من احتجاز ربانها والضابط الثانى والمرشد وتمكن القراصنة من سرقة النقود الخاصة بالطاقم ومتعلقاتهم وأمتعتهم وفروا هاربين بواسطة قاربهم السريع.

4 - السواحل الصومالية

مازالت السواحل الصومالية هى أكثر الأماكن خطورة فى منطقة الشرق الأوسط حيث تلقت (IMB) المكتب البحرى الدولى ست وعشرون تقرير الاعتداءات مسلحة على السفن خلال عام 2007 هذا بالإضافة الى كثير من الاعتداءات لم يبلغ عنها ويحذر (IMB) من خطورة الاعتداءات بواسطة القراصنة فى هذه المنطقة ذلك لأن القراصنة يستعملون الأسلحة النارية الأتوماتيكية ويجبرون السفينة على الوقوف. ويحذر IMB ربابنة السفن من الأسلحة المتطورة التى يستعملها القراصنة فى هذه المنطقة حيث يحملون الأسلحة الصاروخية RPG ROCKET PROPELLED GRENADE التى استعملت خلال هذا العام كما يحذر أيضا من الخطة التكتيكية التى يستعملها القراصنة فى الهجوم حيث لم يعد الهجوم بسفينة واحدة ثم الفرار وإنما تغيرت الخطة وأصبح الهجوم يتم بواسطة مجموعة من السفن وسفينة أم كما أن هجومهم لايتم بالقرب من الساحل وإنما على مسافة من الساحل. حيث تحمل السفينة الأم مجموعة القوارب الصغيرة بعيداً عن الساحل ثم تنزل القوارب الصغيرة لتقوم بالهجوم والإعتداء على السفن المبحرة مستعملين أجهزتهم النارية الأتوماتيكية لقطع الطريق على السفن أثناء إبحارها.

وقد حذر (IMB) مكتب الملاحة الدولى السفن التى ليس فى مخططها الدخول إلى الموانى الصومالية بالابتعاد بعيداً قدر الإمكان عن السواحل الصومالية ويفضل أن تبتعد بمسافة 200 ميل بحرى من السواحل الصومالية تجنباً للإعتداءات القرصنية.

المياه الأفريقية على وجه الخصوص

مازالت المياه الأفريقية أخطر مناطق الشرق الأوسط المعرضة للهجوم القرصنى على السفن خلال ديسمبر 2007 العديد من الاعتداءات المسلحة وقعت على السفن المبحرة بالقرب من السواحل النيجرية والتنزانية.

1 - على السواحل النيجيرية

فى أواخر ديسمبر 2007 صعد أثنين من القراصنة المسلحين بالبنادق والسكاكين على ناقلة حبوب كانت تتحرك من منطقة إرساء المخطاف بميناء لاجوس. وقد قام القراصنة بتوثيق الحارس بالحبال وقد شهد أحد أفراد الطاقم أنه بمجرد صعود القراصنة على السفينة هرول إلى أنشآت الإعاشة وأغلق جميع الأبواب المؤدية إليها. وأطلقت عندئذ إشارات الإنذار وبمجرد سماع الطاقم لإشارات الإنذار تجمع الطاقم وإضطر القراصنة للقفز فى الماء فى الحال واستغلوا قاربهم الخشبى وفروا هاربين وقد أسفر هذا الحادث عن إصابة الحرس إصابة خفيفة.

فى هجوم أخر بواسطة أثنى عشره قرصاناً يرتدون الملابس العسكرية أقتربوا بقاربهم من ناقلة بترول راسية على مخطافها. وصعد تسعه من القراصنة على الناقلة وأمروا ربان السفينة بالنزول إلى قاربهم ولكنه رفض وفر هارباً منهم إلى قمرات الإعاشة . فتح المهاجمون نيرانهم على الربان الذى كان محظوظاً أن تمكن من الهرب بدون إصابته بأى أذى بينما قام القراصنة بالتجول فى أماكن الإعاشة والبحث والتفتيش عن النقود والسجائر والخمور. وأخذ القراصنة الضابط الثانى وأثنين من الطاقم رهائن وفاوضوا أمر إطلاق سراحهم مقابل النقود والسجائر والخمور التى على السفينة.

2 - فى المياه التنزانية

خلال شهر ديسمبر 2007 أيضاً فى مياه تنزانيا صعد مجموعة من القراصنة على سفينة حاويات، لم تطلق السفينة إشارات الإنذار . وتمكن القراصنة من كسر الأقفال الحاكمة للحاويات وسرقوا محتويات البضائع ومخازن السفينة. فى تنزانيا يتعرض السفن للهجوم أثناء رسوها على المخطاف.

من المناقشة السابقة يتضح أن قواعد ISPS ليست كافيه لمنع الاعتداءات المسلحة بواسطة القراصنة وأنه لابد من التعاون الدولى طبقاً للمادة 43 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للرقابة البحرية والجوية للقراصنة والهجوم عليهم بواسطة قوات حرس حدود تشكل بواسطة الدول المعرضة للهجوم القرصنى.



تداعيات الأزمة المالية العالمية وأثرها على النقل البحرى

كتب م . ص

نظمت الجمعية العربية لتنمية التجارة البحرية برئاسة الريان عاطف مرونى ندوة اقتصادية بعنوان تداعيات الأزمة المالية العالمية وأثرها على النقل البحرى بقاعة المؤتمرات الرئيسية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى وبحضور كلاً من اللواء / شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى الأسبق ورئيس هيئة ميناء بورسعيد الأسبق والدكتور / أحمد عبد المنصف أستاذ اقتصاديات النقل البحرى واللواء/ أحمد منصور رئيس مجلس إدارة شركة أسكندرية لتداول الحاويات ولفيف من القيادات والمسئولين والعاملين فى قطاع النقل البحرى هذا وقد أفتتح الندوة الريان / عاطف مرونى موضحا نتائج الأزمة الاقتصادية العالمية والتى أثرت فى المقام الأول على أمريكا ما هى إلا حكم الله على أمريكا وغيرها من الدول الطاغية وأن الله يمهل ولا يهمل وأن ربك لبالمرصاد وهناك دول تعتبر عبرة لمن يعتبر وهى التى يصيبها الأعاصير والزلازل وهذا يرجع لما كسبت أيديهم وعبر مرونى أن الأزمة المالية تعتبر متنفسا إلى كل من يملك المال ويسعى للاجتهاد فهو بذلك يمتلك زمام الأمور والدول الرأسمالية ستلجأ إلى بعض القواعد التحفظية وهى من يتناول أكبر كم من المليارات من الدولارات يجب أن نتطلع إليه وستصبح عندها السيولة والكاش هما الأساس وسيثرى لدينا اللواء / شيرين الرؤية والأمل ،

ووضح بعدها اللواء/ شيرين أن الأزمة المالية العالمية والتى أثرت تأثير مباشر على العالم والتى مما لاشك فيه أن لها تأثيرها على مصر والتى كانت تعد عدتها أمريكا ولكن لم تدرك مدى هذه الأزمة التى تواجها فأنقلب السحر على الساحر كما يقولون وأنا أيضا أخطأت فى تصورى وكنا نعتقد أن ضخامة أمريكا الاقتصادية سيبقيها صامدة ولم تتأثر بهذا الشكل وكنا نعتقد إنها أخر دولة ستتأثر اقتصاديا ولكن تأتى الرياح دائما بما لا تشتهى السفن، وهناك مرايا تشف عما يدور بالعالم وتوضح الفرق بين الجانب الملاحى والبحرى والجوانب الاقتصادية الأخرى حيث كل الجوانب الاقتصادية الأخرى لا تتكلم إلا بالجنية والدولار ونحن نتكلم بالطن أى أننا نتكلم بكم المنقول من البضائع وسنبدأ أولا بالوقود – لقد أخذت أمريكا فى محاربة كثير من الدول بشأن الوقود ومنهم الهند والصين وأثرت على العالم أجمع، ثانيا من التوقعات المستنتجة هى انخفاض الطلب على مستلزمات المطابخ والأجهزة الكهربائية والسمعية والبصرية وزيادة الطلب على مواد البناء وبعض المواد الأخرى وما يفيدنا الآن وهى السيولة التى يوفرها البنك للشيبينج أو المتعامل مع البحر وذلك لشراء مشترياته وتيسر الأمر ونحن الآن وصلنا إلى أخر مراحل الأزمة ، ونحن لنا دائماً تجارتنا الخارجية ولم نكن نميل دائما إلى موضوع الترانزيت ولكنه للأسف تعتبر مكاسبه كبيرة جداً بجانب تجارة مصر الخارجية وقناة السويس وسيشهد عام 2009 مراحل مؤسفة وستتأثر السيولة على الجانبى الملاحى والبحرى وسيكون أقل تأثيرا على الموانئ وسيكون التأثير أكثر على النقل البرى بالأخص وقالوا مع تأثير الأزمة هل قناة السويس ستتأثر من جراء الأزمة أم لا وأنا أرى فى تقديرى لا لأن قناة السويس مازالت محتفظة بسفنها ومدى العمل بها والحمولة العابرة فى قناة السويس لاتقل ولو قلت سيكون بتأثير أقل ومحدود وما كان يمر من القناة هو الناقلات أما الآن فهى سفن الحاويات والعامل الأسوأ وهو أن عام 2009 سيشهد ركود بائن حتى عام 2010 ومن بداية عام 2010 حتى عام 2015 سيبدأ المؤشر فى ارتفاع فيجب أن نتفاءل بعيداً عن الكلام السوداوى وأنا أعلم أن الأزمة الاقتصادية شديدة ولكن المؤشر يشير إلى التفاؤل ومراقبة الموقف والسوق الداخلى والخارجى وأن نبحث عن مجال جديد لشركتنا وإنشاء شركات جديدة فى مجال جديد ، ونحن فى حالة الرخاء يدخل الكثير إلى السوق (أذكياء ومهرة وغير أذكياء وغير مهرة) والحكومة تستطيع أن تغرى وتجذب المستثمرين فى دخول استثمارات بنية أساسية حقيقية وهذا شئ جميل وأما عن السفن فأنا أنصح بالشراء الآن أو فى الربع الأخير من عام 2009 وهذه ميزة لرخص السعر وبعدها ستشهدون ارتفاع بائن فى الأسعار والمجالات التى ستتأثر هى المجالات الأساسية وليس الكماليات وأهم المجالات حاليا هى كل ما يتعلق باستكشاف واستخراج الغاز والبترول وتملك سفن جديدة بعد 2010 واللوجستيات خاصة التى تتعامل مع أصناف أساسية، ومن حسن الحظ الاستشارات التى خططت لميناء شرق بورسعيد وأن هناك مناطق لوجستية فى سبيلها للنمو .

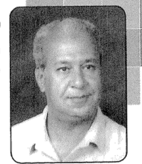
وأعلن الدكتور / أحمد عبد المنصف أن مصر عبارة عن جسر كثرت فيه المساوئ والحرائق والكوارث وأساس كل ما تعانيه للبنية الأساسية المصرية المنهارة ومصر بها إمكانيات ضخمة ومهددة وقالوا أن مصر ستوزع وتفرق على الجميع وهناك انكماش اقتصادى متوقع له أن يحدث والصين نجمها سيتجه نحو الصعود أكثر وأكثر ومصر إن لم تصلح من شأنها لن تتقدم إلى الأمام أبدا والتجارة العالمية لم نستفد منها بالشكل الأمثل والنقل البرى يجب أن تتغير معاييره ، ولكن الصين والهند وروسيا برغم أنها كانت فى ذيول الدول إلا أنها بدأت تنمو وأنا أنظر إلى إستراتيچية الموانئ أين هى الآن هل أنا أناقش أمر الموانئ الخارجية؟ كيف تكون الموانئ المصرية فى تقدم مستمر برغم المساوئ التى تعانيها ؟ عندنا موانئ وعندنا موارد بشرية وكتلة بشرية ضخمة كيف أوظف هذه الأدوار أين التنمية فمن الممكن أن أسعى بالفعل إلى خبراء أجانب ترسم لنا الطريق كتخطيط أو استراتيجية نسير عليها ولا تنفد فمتى سيتغير حالنا؟.

ووضح اللواء / أحمد منصور العربى بعض الأمور المتعلقة بشركات الحاويات وكان أكبر مثل شركة أسكندرية للحاويات بصفته رئيس مجلس الإدارة أن الشركة تسير عكس الكرف أى أن الشركة بدأ منسوب عملها فى تغير مستمر وهو من تداول 76 ألف حاوية إلى 72 ألف حاوية إلى 68 ألف حاوية وبدأت فى الصعود مرة أخرى لتبقى 70 ألف حاوية وتحدثنا مع المسئولين عن الخطوط لنعلم مشاكلهم وما يواجههم علمنا أن الخطوط بدأت تعيد رحلاتها موضحاً أن هناك محطات ستنمو ومحطات ستنخفض والشواهد كمحطة حاويات لم نرى تغيير إلا تغيير طفيف قد يكون تأثيره على البنوك وهذا لتحفظها فوجود البنك أساسى فهو موجود للتمويل وهذا لتشجيع المستثمرين والمصدرين وهذا لتجنب الأزمة والبنوك المصرية لم تتأثر بشكل كبير مقارنة بقرينتها بالدول الأخرى والموانئ العالمية تعتبر متأثرة ولكن قد يكون ميناء أسكندرية سيصعد نحو الريادة مرة أخرى بعد ميناء بورسعيد وإن كان ميناء بورسعيد هو المنقول إلينا والنسبة الأخيرة تعتبر مؤشر يدعونا إلى الاطمئنان .

واختتمت الندوة حول مناقشات مع اللواء شيرين حسن .

مشروع شرق التفريعة التنموى .. الفرص والتحديات

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



التخطيط التنموى باعتباره دراسة جدوى إقتصادية وإجتماعية قائمة على الحسابات المتوازنة والترجيحات التى تستمد رؤيتها ومفاهيمها من معطيات قائمة على أسس يغلب عليها طابع التقديرات الواقعية (Projections) بمعنى تقديرات الإحتمالات المستقبلة بناء على أساس الإتجاهات الحالية وليس على تصورات تنبؤية (Predictions) تنهض على التكهنات أو الرجم بالغيب فالجوهر الواحد التنموى قد يكون له مفاهيم متعددة لا تخضع فى تبنيها لعمليات الاستنساخ وأن كانت فى جانب منها تتأسس على الاستدلال والاسترشاد هنا كذلك يتعين على المخطط باعتباره صانع سياسات (Decision Maker) تحرى الموازنة الدقيقة ما بين المعطيات (Data) وما بين المقومات (Assets/Values) أى المنافع والفوائد والأهميات وبالتالى فأن متخذ القرار باعتباره صاحب الحلم والإزماع أن توضع أمامه الحقائق والأرقام والمؤشرات بشفافية لا يعتريها الغموض أو الالتباس. بورسعيد فى مجمل إقتصادها منذ وجدت هويتها محددة على نحو واضح فى أنها طاقة إنتاجية خدمية منخرطة فى صناعة اللوجستيات (الخدمات والتسهيلات والتشهيلات) وتاريخ ميناءها الغربى فى عمومة قام على ذلك ولأسباب عدة اكتنفت مسيرته التطورية عوائق عدة برغم أهميته القصوى وترك يعانى من ضمور أنشطته وتخلف أدواته التخطيطية والياته التنموية وهذه قصة لابد أن تكون مثار اهتمام . والميناء الشرقى (شرق التفريعة) الذى يقال أنه صار الحصان الأسود فى مضمار السباق هو الذى صار محط الأهميات.

فى حسابات التطور المستمر يقف ميناء شرق التفريعة على مسار تقدم الإقتصاد المصرى باعتباره نقطة تحول ذات تأثير لا يمكن الإغضاء من شأنه لكنه لا يمكن اعتباره السلة الوحيدة التى يمكن أن نضع فيها كل ما لدينا من بيض المطامح الإقتصادية لأن حسابات التنويع الإقتصادى والتحسب للمخاطر والتكاملات الإقتصادية الرأسية والأفقية ينبغى أن يوضع فى الحسبان لماذا؟ دعونا نجلس قليلاً على مقاعد الدرس كرة أخرى لننصت إلى وقائع التاريخ علنا نستقرئ بعض أهم الدلالات، قبل العام 1859 الذى بدئ فيه حفر قناة السويس كانت جغرافيا هذه المنطقة ذات قيمة صفرية بالمعايير الإستراتيجية وحين افتتحت قناة السويس برز إلى الوجود ثقل (الموقع) الجغرافى (Location) وحين أنشئ الميناء وأقيمت المدينة اكتسب الموقع قيمة جديدة مضافة هى الموضع (Site) الأول كان تعبيراً_فيزيقيا_صارت فيه الجغرافيا تاريخاً ثابتاً والثانى جاء تعبيراً عن مكونات إقتصادية وديموجرافية وسياسية أضحت فيه الجغرافيا تاريخاً متحركاً. ومحاور هذا التاريخ كانت ثلاثية التطور وهى المجرى الملاحى والميناء والمدينة هذه الثلاثية أهم القيم المضافة للإقتصاد القومى والجغرافيا الوطنية فى العصر الحديث ووفق متتابعات التقدم كان لابد أن يأتى ميناء شرق التفريعة ليكون حلقة جديدة هامة فى سلسلة القيم المضافة التى تعزز من القيمة الإنتاجية للموقع والأهمية الإستراتيجية للموضع هذه السلسلة لابد أن تمتد لتشمل ضفتى قناة السويس اللتين لابد أن تتحولا إلى محاور إقتصادية إنتاجية تتشابك وتتكامل وتتدامج مع الإقتصادات العولمية.

جغرافيا العولمة اختلفت فى مفاهيمها ووظائفها وقوانين علاقاتها عن الجغرافيا العالمية فيما بعد الثورة الصناعية فالجغرافيا العالمية فى إطار عصرها لم تكن قد تسلحت بديناميات النظم اللوجستية فيما ترافق التحول العولى للجغرافيا الكوكبية مع ثورة لوجستية زخمت الإقتصاد بقوى جديدة على مستوى تكنولوجيا المعلومات والإتصالات والحسابات الدقيقة للزمن والحركة والقيم المضافة للجودة والوفورات التى تتحقق للإقتصادات الجزئية (Microeconomies) والإقتصادات الكلية (Macroeconomies) وكل من الميناءين الشرقى والغربى فى بورسعيد يمثلان معاً أو منفصلان إقتصادياً جزئيا. لكن نهضة أحدهما دون الآخر تمثل أضعافاً للإقتصاد القومى الكلى. لا فضل أذن للميناء الشرقى على الميناء الغربى إلا إذا تساوت المعطيات والمق [illegible] وتضاهت منظومات الإدارة تخطيطاً وتنظيماً وضبطاً وسيطرة وعملاً معاً فى [illegible] مة تشريعية واحدة لا تصنع فوارق من شأنها إعاقة طلاقة الإدارة هنا أو هناك. و [illegible] بالفعل يتفاوت فى أسسه ومعاييره وحوافزه. الميناء الشرقى فى تكر [illegible] أريد له أن يكون نموذجاً إستثمارياً لأغراء واستجلاب واستهواء مراكز الإستثمارات الدولية البحرية والتجارية والصناعية فيما عومل الميناء الغربى بقدر أقل من الإهتمام وترك فى جوانب عدة منه لما كان عليه فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين. وفى المقابل خطط وأنشئ الميناء الشرقى بتكريس واضح فى نهاية القرن العشرين ليشرع فى مزاولة عمله فى مستهل القرن الواحد والعشرين وكان إضافة قيمة. الميناءان مع إختلاف زمنى نشأتهما وتغاير الظروف المحلية والدولية التى عملا فيها فأن كليهما وجد فى كنف قناة السويس التى أسبغت عليهما أهميتها الجيواستراتيجية واستوعبتهما فى جغرافيا الإقتصادية بوظائفها التى تتيح الإجابة عن الأسئلة الخمسة التالية (ما نوع الأنشطة الإقتصادية التى تتوافق مع طبيعة الموقع ؟ وأين سيكون التوزيع الأمثل للأنشطة ؟ وما هى الضرورات التى ستتطلب قيام هذه الأنشطة؟ ومتى ستكون توقيتات البدء هذه الأنشطة؟ وكيف سيتم تنفيذ هذه الأنشطة ؟)

وعلى ذلك فأن المخطط الإستراتيجى حرى به أن لا يخلط ما بين الجغرافيا التجارية (Commercial Geography) وأساسيات الجغرافيا الإقتصادية (Economic Geography) فالأولى معنية فى الأصل بالإنتاج والتسويق والترويج ونقل السلع والبضائع وهى جزء من الجغرافيا الإقتصادية التى من مهامها التوسع فى أبعاد أخرى فيما وراء ذلك (من قبيل اعتبار هذه الحقائق التجارية جزءاً من منظور أكثر اتساعاً وشمولاً وتوخى المصلحة العامة وسبر النتائج .. واستبصار التوجهات ونوعيات الأنشطة الإقتصادية التى تتجاوب مع إستراتيجية التنمية وهى تهتم بإيضاح ضرورات وأهميات هذه الإتجاهات والنماذج وتأثيرها على الإنتاج وارتباط ذلك كله بعمليات التنمية والنمو.

الميناءان الشرقى والغربى يقدمان للتجارة العالمية المحمولة بحراً قاعدتين لوجستيتين لشحونات الأقطرمة/ المسافنة (Transshipment) وبضائع المرور (الترانزيت) فإذا ما أشارت الأرقام إلى أن زهاء 10% من جملة التجارة الدولية مرت مؤخراً فى قناة السويس وهى قابلة فى الظروف العادية للازدياد اتضح لنا مدى أهمية تكامل الميناء مع قناة السويس والإمتدادات الأرضية (الظهير) المحيط بها.

يتواكب مع ذلك فى الأهمية أن نوقن أننا أمام عاملين يمثلان جوهر الجغرافيا الإقتصادية هما التخطيط التنموى الإستراتيجى وكيفية التفاعل مع الحيز/ الفضاء المكانى لكل من الميناءين وتأسيساً على ذلك فأن الجغرافيا الإقتصادية للميناء الشرقى على وجه أخص ستكون مهتمه بإضلاع مثلث ثلاثة هم :

الإنتاج والنقل والتوزيع وسيأخذ الإنتاج على الأقل فى مراحله الأولى إشكالاً ثلاثة:

1 – عمليات التصنيع بالمعالجات المتعاقبة Processing

2 – عمليات التصنيع التركيبية Fabrication

3 – عمليات التصنيع ذات كثافة الأيدى العامة Manufacturing

وفيما يتعلق بالنقل فإن ميناء شرق التفريعة سيصبح عقدة/ محور نقلى متشعع البرامق (Spokes) وفى مجال التوزيع هذا الميناء مرشح ليكون مركز توزيع لوجستى عولى (Physical Distribution Centre) وهذه وظائف الموانى المحورية على تنوع مستوياتها وبحكم أيلولة الميراث والتراث فأن ميناء شرق التفريعة يصلح عن جدارة لعدة مهام حيوية أولها وظيفة مركز تداول لبضائع الأقطرمة (Transshipment Centre) وثانيهما قطب لتداول بضائع المرور برسم إعادة التصدير (Transit Center) .

من الناحية العلمية فأن بضائع الأقطرمة/ المسافنة/ الكباتة هى بضائع محددة الوجهة النهائية فيما بضائع الترانزيت مشحونات غير محددة الوجهة النهائية فى طور الإنتقال حين تجد لها مشترين فى أسواق خارجية أخرى وتعد بضائع الترانزيت من الأنشطة التى تتطلب حلقات خدمات لوجستية أكثر مما تتطلب بضائع الأقطرمة بيد أن دورة العمليات فى الأقطرمة أسرع منها فى الترانزيت.

من لزوميات إيضاح طبيعية العلاقة ما بين بينة الجغرافيا الإقتصادية للمشروع وركائزه الجيومورفولجية أن نعيد استقراء هذه المقومات الهامة على النحو التالى:

1 – هذا المشروع العملاق سيسهم فى إعادة هيكلة الإقتصاد البورسعيدى وسيخرجه من دائرة المعتمدية على مونه إقتصاداً ذا محصول واحد (One –Crop Economy) إلى إقتصاد ذى فعاليات ومجالات متعددة.

2 – لتقسيم المساحى لمركبات المشروع الإقتصادية المؤلفة من الميناء المحورى والمنطقة

تابع مشروع شرق التفريعة التنموى .. الفرص والتحديات

الصناعية الحرة والمنطقة الصناعية الحرة والمنطقة السياحية والمنطقة الإدارية ومنطقة المزارع السمكية بما فيها بحيرة البردويل ومنطقة الخدمات ومنطقة الإسكان تبلغ مساحتها الإجمالية 52381 فدان (220 كيلو متراً مربعاً)

3 – نسبة أرض المشروع إلى مساحة بورفؤاد الكلية (220كم مربع ÷ 506 كم مربع = 43.5%) وبالتالى تبلغ مساحة بورفؤاد إلى مساحة بورسعيد الكلية (506 ÷ 1345 = 38%) ومن ثم تبلغ مساحة المشروع إلى مساحة شبه جزيرة سيناء (220 ÷ 61000 = 0.3%)

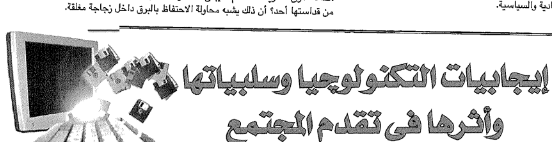
4 – ويقع المشروع فى الشمال الغربى لشبة جزيرة سيناء التى تبدو كحجر ماس يتوسد البحر المتوسط شمالاً وقناة السويس غرباً والبحر الأحمر وخليج العقبة فى الجنوب الشرقى وخليج السويس فى الجنوب الغربى.

5 – على المستوى القارى فأن المشروع يقع فى بؤرة بالغة الأهمية والحساسية وفيه قدر من الهشوشة وهى مثلث تلاقى ثلاث قارات فموقعه يجعله ينعم بكثير من الفرص كما يجعله عرضه لعدد من التحديات الإقتصادية والسياسية.

6 – إلا أنه سيكون مطلق الشرارة لنفخ روح التطوير الإقتصادى والديموجرافى فى الحزام الشمالى لشبه جزيرة سيناء فكثافة السكان – على سبيل المثال – فى حى بور فؤاد وهو موقع سينائى تعد من أقل الكثافات فى أحياء بورسعيد فالكيلو المتر المربع فيه لا يشغله سوى أقل من 140 نسمة.

7 – ولا يمكن لميناء شرق بورسعيد أن يحلق وحده فى آفاق اهتمامنا ولا يمكن أن يكون السلة الواحدة التى نضع فيها كل الدنيا من بيض . صحيح أنه لا يمكن مقارنة تفاحة بثمرة الخوخ لكن التوقعات المستقبلية تتطلب. أذ لابد أن يحظى الميناء الغربى بأهميه مماثله ورعايه موازيه فهما أصلان إنتاجيان قوميان وعلينا أن ندرك أن تنشيط طاقة إنتاجية وإهمال طاقة أخرى هو إهدار ليس لصالح المنافسة فى عصر العولة التى نريد أن نكون لاعباً رئيساً فى مضمارها.

8 – ومن الهام أيضاً أن تتسع رؤيتنا لأدراك أن التخطيط ليس مسائل حسابية ورقمية مجردة وإنما حقائق وأرقام ورؤى ومفاهيم .. فها هى الإقتصادات العالمية على وشك الإنزلاق فى مرحلة ركود لا يعرف أحد مداها أو أمدها بسبب الأزمة المالية العالمية. فهل تحسب تخطيط منطقة شرق التفريعة لذلك أم سيبقى التخطيط السابق مثل بقرة مقدسة لا ينبغى أن يقترب من قداستها أحد؟ أن ذلك يشبه محاولة الاحتفاظ بالبرق داخل زجاجة مغلقة.



إيجابيات التكنولوجيا وسلبياتها وأثرها فى تقدم المجتمع



سعيد صبيح درويس

التطور التكنولوچى الذى يعد الركيزة الأولى فى حياتنا وفى تقدمها ورقيها ورفاهيتها فلا غنى عنه فى حياتنا فلقد شمل التطور من كل أوجه الحياة حولنا فأصبحت آثاره ونتائجه بالغة الوضوح فى كل خطواتنا وسكناتنا وحركاتنا وفى ملبسنا ومأكلنا ومشربنا فهو بحق شامل فى كل حياتنا .

وإن كان هذا التطور له آثاره السلبية التى أثرت على فئة من مجتمعنا وعلى بعض شبابنا وغيرت من قيم وأخلاق الكثير من شبابنا وهذا واضح من حولنا فلقد استخدمت هذة الفئة التطور بطريقة عكسية على خلاف ما ترقى إلية غاية هذا التطور .وبعد كل ذلك لا غنى عنه.

إن التكنولوچيا لا غنى عنها فهى أساس رفاهية العيش والحياة فى هذا المجتمع فالجميع يرى ويلحظ الإختلاف الكبير بين اليوم والامس فاليوم تكنولوچيا وتقدم اليوم عمل وإبتكار عمل متصل وفكر مبتكر وعيش رغد هنيئ وكريم وإجتماعات فاضلة أما الامس فكان لا يعرف شيء من هذه التطورات ولا يعرف إلا البعد عن العلم والتكنولوچيا والحضارة إذن فالتطور له أهمية كبيرة فى حياتنا .

فله إيجابيات عظيمة القيم والمعنى فى كل المجالات فى الطب والهندسة والفلك والصناعة والزراعة والتجارة والتعاملات بين الناس وفى منظماتنا وإدارتنا فلا أدرى عزيزى القارئ أى مجال مناسبا نأخذه مقياس للتطور من هذه المجالات ، إن هناك مجالاً هاماً لكل المجتمعات بكل طبقاتها وهو المجال الذى يستخدمه الجميع على مدار اليوم كله إنه المجال التسويقى .

لكن ما هى أوجه تاثير التطور على هذا المجال فنظراً لتزايد أهميته وإدراك دوره الحيوى فى خدمة الناس كان لزاماً على القائمين على التطور أن يولوا إهتمامهم له وقد كان .فلقد أصبح هناك مايعرف بالتجارة الالكترونية.

وهى من أهم مظاهر التطور فى التسويق ويقصد بها إستخدام إمكانيات شبكه الإنترنت وشبكات الاتصال المختلفة فى تحقيق الأهداف التسويقية وقد ترتب على ذلك توفير الأموال وخفض ميزانيات التسويق من خلال إستخدام الكتالوجات وكتيبات الدعاية الإلكترونية التى لا تحتاج إلى طباعه أو نقل أو توزيع على العملاء وأدت أيضا هذة التجارة إلى توفير الوقت وإختصار ه فى عملية التسويق وتوفير وسيلة جديدة وسريعة للتسويق تتم عن طريق الكمبيوتر وشبكة الإنترنت وأيضا تمكين المستهلك من إتخاذ القرار الصحيح فى شراء ما يحتاجه بعد توافر المعلومات عن المنتج وبدائلة .كما أدى التطور إلى إمكانية الوصول والاطلاع على جميع الاسواق العالمية والتعرف على منتجاتها .

إذاً الانترنت جعلت العالم أجمع يبدو كسوق القرية يستطيع الجمبع التعرف على كل ما فيه خلال جولة سريعة على الشبكةو أن التسوق الالكترونى أصبح متاح على مدار اليوم بأكملة لا يمرض ولا يغيب ولا ينام .

فمن الجدير بالذكر أن الإحصائيات قد سجلت عن التجارة الإلكترونية أرقاماً بلغت 10.616بليون دولارفى عام 1997 وفى عام 2001 بلغت 220بليون دولار وقد بلغت حصيلة الدول النامية من هذا الرقم 255مليون دولار فقط.

وبعد أن تحدثنا عن جانب من الإيجابيات العظيمة للتطور التكنولوچى ورأينا مدى أهميته وفضله فى تطور ورفاهية المجتمع وأنه لا غنى عنه .

ونظراً لان بعض من أفراد المجتمع قد ضل الطريق الرشيد

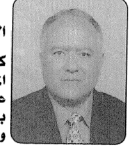
فلقد استخدموا هذا التطور على خلاف ما ترقى إليه غايته النبيلة واذا أردنا التحدث عن بعض السلبيات فدعونا نتكلم بعض الفئات التى هاجمت المحمول بإستعمالها له أستعمال خاطئ ونرى أنه يجب أستعماله إستعمال لا يضر ويؤثر سلباً ونرى أيضا جانب من السلبيات فى عالم الانترنت وان كان هذا العلم غايته خدمة الناس وتعليمهم وإلحاقهم بالركب الحضارى فى العالم ومتابعتهم للتطور العالمى كل هذا غايات نبيلة لكن هذا العالم لم يسلم من العابثين به أيضا .فكلنا يعلم ما يدور ويحدث على الإنترنت من علاقات غير شرعية بين أبناء الجنسين من مختلف الاماكن والرسائل المشبوهة الملوثة .فكل ذلك صور وأشكال أثار سلبية للتطور لا دخل للمجتمع له فيها.

فها هى التكنولوچيا نراها فى وجهها الجميل فى كل اوجة الحياة من حولنا وهى تتألم مما يفعل بها وما يرتكب فى حقها فالواجب علينا نحوها من منطلق أنة لا غنى عنها ولابديل لهامهما كانت الامور فهى سر نجاحنا وتقدمنا ورفاهيتنا فلا بد أن نحسن إستخدامها ونعظم أهميتها ونوضحها ونحول دون إستخدام سلبياتها والقضاء عليها ونشر ايجابياتها وان يكون هناك دوافع داخلية تدعونا لحسن استخدامها وانى أرى أفضل الدوافع الداخلية الدافع الدينى من منطلق تعاليم الدين وأخلاقياته وفضائلة الكريمة ومن منطلق حرص ديننا الحنيف على العلم وعلى الإجتهاد نحوه وسلوكياته الطيبة نحافظ على التكنولوچيا ونجعلها طريقا لنشر مبادئ ديننا الحنيف وان نثبت للعالم أجمع أن الدين الاسلامى هو دين العلم والعمل والإجتهاد والاصلاح والتعليم والتطور وان يكون دافعا قويا لحسن استخدام التكنولوچيا .

ألم يأن لنا الأوان أن نتفهم ديننا فهماً صحيحاً وان ننشره بفهمنا للتكنولوچيا الحديثة ونجعلها عونا لنا وسنداً لمواجهة مشاكلنا فمتى نعمل من أجل تحقيق ذلك !!!!!!.



رحيل قاض محترم



الأستاذ / عادل عبد المعطى عوض المحامى عضو الجمعية العربية للقانون البحرى والتجارى

كان يلح فى خاطرى دائما أن أكتب مقال عن تجربة إنسانية رائعة عايشتها بنفسى مع ثلاث من الزملاء المحامين ، ولكنى كنت أرى أنه لم يحن بعد الكتابة عنها - إلى أن سمعت بنبأ وفاة رجل عظيم أختصه المولى عز وجل بأن يحكم بين الناس بالعدل ، وهو المستشار حمدى أحمد الفرماوى رحمة الله عليه (النعى نشر بالأهرام 12 / 11 / 2008) ، فوقائع هذه التجربة أو قل : القضية ؛ كانت لها صلة بقطاع النقل البحرى والقضاء واستقلاله ، وأسفرت هذه القضية فى نهاية المطاف إلى إيمانى بأن القضاء المصرى بخير ، نعم هذه القضية التى سوف أحدثكم عنها كانت بدون مبالغة السبب فى تعديل فى قانون المرافعات ، بموجب القانون رقم 23 لسنة 1992، حيث تم وضع قيود على دعاوى رد ومخاصمة القضاة (المواد 151 - 164) . وموضوع الطلب هو رد قضاة الدائرة الأولى عمال بمحكمة الاستئناف الإسكندرية، وطالبى الرد هم فئة مراقبى وكتبة العد والحصر بالشركة الملاحة البحرية، وقد حصلت هذه الفئة على حكم لصالحها برد العضو اليمين لهذه الدائرة . وكانت هذه القضية بمثابة معركة وخصومة بين المحاميين وقضاة الدائرة الأولى ، الذين كانوا يصدرون أحكامهم - فى الغالب - لصالح المؤسسات الحكومية وشركات القطاع العام ، ومنها شركتى إسكندرية للتوكيلات الملاحية وشركة الملاحة البحرية. والحكم الصادر فى هذه القضية كان انتصارا حقيقيا للقضاء المصرى ، ولرجال القضاء الشرفاء الذين أبوا أن يدنوا أنفسهم بالعمل لدى مؤسسات السلطة التنفيذية؛ مقابل امتيازات دنيوية تعرض استقلال القضاء والقضاة للخطر ، على الرغم من توصيات مؤتمر العدالة فى عام 1986 ، والتوصيات والنداءات المستمرة للقضاة من نادى القضاة ، بعدم اشتغال القاضى خارج محراب العدالة ، لكنها النفس البشرية التى تسأل أو تتسول : " هل من مزيد ؟ ! " .

أصل الحكاية

الحكاية باختصار ، دون الإخلال أو التقصير فى المعانى السامية التى أود أن أوصلها للقارئ العزيز ، ومنها أن بلدنا بخير مهما حدث أو يحدث ، وأن هذه الصور الجميلة لا بد من إبرازها للأجيال الحالية والقادمة ، دون التعرض لشخص أى من أعضاء المحكمة التى طلبنا ردها .

1 - كانت فئة مراقبى وكتبة عد وحصر البضائع على سفن الشركة المصرية للملاحة (قطاع أعمال عام) - قد رفعت عدة قضايا ضد الشركة التى يعملون فيها بصفة منتظمة ، مطالبين فيها رفع أجر اليومية طبقا للقرار الوزارى 23 لسنة 1979 وتعديلاته بشأن تعريفة أسعار الرسوم والخدمات بميناء الإسكندرية ،وأسسوا دفاعهم على أساس أن هذه الأجور ؛ هى أجور شاملة للتأمينات الاجتماعية ، بمعنى أنهم يستحقون هذا الأجر الوارد فى التعريفة بعد خصم حصة التأمينات الاجتماعية ... الخ .

2 - تداولت هذه القضايا فى المحاكم ، ومعظمها حصل على تقارير خبراء لصالح هذه الفئة الكادحة ، والتى كنت أنا واحدا منهم أثناء فترة الدراسة . ومعظم هذه الدعاوى أخذت أحكام ضد الشركة الخصم ، وتحديدا كان هناك قضيتان مهمتان ، الأولى صدر الحكم فيها بأحقية رافعيها فى طلباتهم، وكان مجموع المبالغ المحكوم فيه أكثر من 500000 ألف جنيه ، والحكم شامل النفاذ المعجل ! ، أما القضية الثانية فقد صدر فيها الحكم بالأحقية بمجموع مبالغ ما يقرب من 250000 ألف جنيه ، لكنه غير مشمول بالنفاذ المعجل ، الحكمان صدرا فى خلال أسبوع واحد فى عام 1992 .

3 - هذان الحكمان أحدثا ارتباكا فى هيئة قطاع النقل البحرى وشركاتها ، وفى أوساط قطاع النقل البحرى والوزارة . وبدأت الاستعدادات لوأد هذه الأحكام بالطعن عليها بالاستئناف ، فقد لاحظت تحرك غير عادى فى هذا الشأن ، تحرك من جانب الإدارات القانونية بالشركات الملاحية التابعة لهيئة قطاع النقل البحرى والوزارة . أيضا المستشارون والقضاة المنتدبون للعمل بهذه المؤسسات ! . والكل يعمل بجد ونشاط . فى حين أن هذا النشاط المكثف لم يوجه مثله فى قضايا متداولة وقتئذ مرفوعة ضد ومن هذه الشركات الملاحية ،كقضايا نوادى الحماية والتعويض ، وتلك المرفوعة من شركات التأمين والمستوردين والجمارك ، وقضايا تحكيم بالخارج ومبالغها بالملايين ، فلم نسمع تحرك أيا من هؤلاء المسئولين بهذا الشكل من الهمة والنشاط ، محامون وقضاة محاكم منتدبون ، يشكلون جبهة ضد المستضعفين من فئة مراقبى وكتبة العد والحصر البضائع !! ، ما شاء الله .

4 - قامت الشركة الخصم برفع دعوتين استئنافتين برقمين مسلسلين فى الدائرة الأولى عمال، فى حين أنه كان من المتبع أن توزع القضايا على دائرتين ، الأولى تأخذ الأرقام الفردية والثانية (دائرة 17) تأخذ الأرقام الزوجية ، لكن لأن هناك قاضى عضو يمين فى الدائرة الأولى ، يعمل مستشارا بشركة التوكيلات الملاحية وقطاع النقل البحرى . وقد سهل الشركة الخصم أن تودع القضيتين فى حوزة الدائرة التى يعمل بها ، وأن يحدد أقرب ميعاد جلسة انتهاء الموسم القضائى بوقت قصير !! . -

5 - حضر المحامون الجلسة عن بعض المستأنف ضدهم لعدم إعلان البعض الآخر ، إلا أن المحكمة رأت أن الجميع قد أعلنوا ، وحجزت القضية الأولى للحكم ، حيث أن الحكم المستأنف، و المحكوم فيها بمبالغ كبيرة (نصف مليون جنيه) والمشمول بالنفاذ المعجل ، وأرجأت القضية الثانية للموسم القضائى التالى ، لأن الحكم المستأنف فيه غير مشمول بالنفاذ المعجل ! . والمحصلة ، صدور حكم ضد المستأنف ضدهم من فئة مراقبى وكتبة العد والحصر ؛ بعدم أحقيتهم فى تطبيق القرار الوزارى المذكور على أجورهم . وحينما نقرأ هذا الحكم الخائب ، ونتمعن فى الأسباب ، نراه أسباب غير منطقية وقانونية ، يعنى " حكم توصية " ، ونحن فى هذا المقال لسنا بصدد التحدث أو التعليق على الأحكام من قريب أو من بعيد . وكل الذين اشتركوا فى القضية اعتبروا أنفسهم قد انتصروا فى هذا السجال القضائى ، وقد تم وقتئذ مضايقة فئة كتبة العد والحصر على مستوى ميناء الإسكندرية .

6 - فى الفترة ما بين انقضاء موسم قضائى منصرف وموسم قضائى قادم ، أخذت أدرس القضية من جديد ، وأسال نفسي: ما هى الأسباب التى تجعل المحكمة تصدر حكما بهذا الشكل ؟ وبدأت أبحث عن هذه الأسباب ، واكتشفت وأنا أقلب صفحات أجندة الدائرة الأولي؛ أمران : الأمر الأول : ملاحظة أن معظم هذه الأحكام الصادرة كانت ضد العمال سواء كانوا مستأنفين أو مستأنف ضدهم . الأمر الثانى : ملاحظة أن كل القضايا المرفوعة من العمال المستأنفين أو المستأنف ضدهم والذين يعملون فى مؤسسات أو شركات تابعة لهيئة قطاع النقل البحرى (الشركة القابضة حاليا) ، كانت تسند للمستشار العضو اليمين بالدائرة الأولى عمال للفصل فيه، ونرمز له بحرفين (ن ص) ، ولا نريد ذكر أسمه وهو حق لنا ، لأنه تم رده بعد ذلك ، وتم تداول هذه القضية فى جلسات علانية . وبالتقصى والدأب المتواصل ، اكتشفت أن سيادته منتدب مستشارا لشركة التوكيلات الملاحية ولقطاع النقل البحرى ، وأنه تم تعيين عدد كبير جدا من أقاربه فى معظم شركات هيئة قطاع النقل البحرى ، حتى أن الموظفين كانوا يتندرون على أحد هذه التعيينات ، فقد تم تعيين شقيقه أو أحد أبناء أشقاءه وكان يعمل مدرس تربية رياضية بإحدى المدارس بدمنهور ، حيث أنه ريفى من محافظة البحيرة ، وذلك للعمل فى أحدى شركات النقل البحرى ؛ فى وظيفة ضابط أدارى على السفن ، وتم تعيين آخر بشركة المستودعات المصرية ، وسيدة قريبة له تم تعيينها فى شركة التوكيلات الملاحية ..... الخ . وسيادته لم يكتف بتعيينهم فقط ، وإنما كان يساهم فى ترقيتهم على غير حق ، ومساهمته لهم فى تولى الإدارات الاستراتيجية فى هذه الشركات ! . أيضا اكتشفت - وبالوثائق - أن أخو سيادته كان أيضا مستشارا لوزير النقل البحرى وعضو فى إحدى لجان صياغة القوانين والقرارات ، وهو الذى أخلفه - أى شقيقه المستشار - فى تولى كل هذه الوظائف أو بعضها ، وذلك قبل خروجه على المعاش قبل عام 1992 . وقد قرأنا بعد ذلك فى الأهرام بعدة سنوات قليلة ، أن أبن المستشار الأكبر قد سرق ما يقرب من سبعة مليون جنيه من البنوك وهرب بها إلى الولايات المتحدة الأمريكية ، وقد احتفظت بقصاصة الأهرام حتى وقتنا هذا !! .

رد المظالم

7 - بعد أن اكتشفت الحقيقة ، قررت أن أرد هذا القاضى ، وأن أتحمل كافة المصروفات، وبدأت أذاكر وأقرأ ، واكتشفت أن المراجع أو الكتب التى تتكلم عن كيفية رد القاضى أو المحاكم قليلة جدا ، فضلا عن أننى التجأت لكثير من المحامين الكبار ، فلم أجد أيا منهم قد رد أو خاصم قاضى ، بل أن أحدهم تندر على شخصى لأنه أكتشف أن القاضى المطلوب رده هو قاضى فى دائرة عمالية ! ؛ وكان يعتقد أننى أرغب فى رد قاضى فى محكمة الجنايات أو أمن دولة ... الخ . واجتمعت بالزملاء المحاميين والمشاركين فى القضية ، وقلت لهم أننى سوف أرد المحكمة فى القضية الثانية ، حينما يأتى ميعاد جلستها فى الموسم القضائى التالى ، فكان

ردهم لى بان الدائره تضم اربعه مستشارين ، فإذا تم رد أحدهم ، فان المحكمة يمكنها أن تحكم بثلاث مستشارين وفقا لقانون المرافعات ، فقلت أن لدى سبب أخر يصلح لرد المحكمة كلها ، فقالوا لى ما هو ؟ قلت : أن رئيس الدائرة والأعضاء يعلمون تماما بصلة المستشار العضو اليمين بقطاع النقل البحرى وأنه منتدب من وزارة العدل لشركات النقل البحرى ، بدليل أن الدائرة تسند له كل القضايا المرفوعة من أو ضد شركات النقل البحرى ، ويسمحون له بذلك . وأردفت قائلا لهم : أن هناك مشكلة ولا بد أن نضع لها حل ، وهو أن هذا المستشار العضو اليمن ليس مستشار مباشرا لشركة الملاحة البحرية ، لأنه مستشارا لشركة التوكيلات الملاحية ، وان كان له أقارب فى الشركة الملاحة البحرية ، ويتولون وظائف كبيرة وبعضهم رؤساء على موكلينا مباشرة . وأنا لا أريد استخدام هذا السلاح ، وإنما سوف استخدم قرار موافقة وزير النقل على انتدابه لشركة التوكيلات الملاحية ، وكذلك قرار موافقة وزير النقل البحرى على هذا الانتداب . والحل أن كل من الشركتين : التوكيلات الملاحية والملاحة البحرية وغيرها ؛ هما من الشركات التابعة لهيئة قطاع النقل البحرى ؛ ووزير النقل يرأس هذه الهيئة المذكورة مباشرة .... ألخ.

8 – وفى الجلسة تم رد المحكمة وسط ذهول رئيس وأعضاء الدائرة والمحاميين ، وكان من بينهم المرحوم الاستاد محمد الفولى ، أبو الدكتور أسامة الفولى عميد حقوق الإسكندرية وعضو مجلس إدارة شركة تداول الحاويات بدمياط . وكان المعروف عن أعضاء هذه الدائرة التعامل بالجفاء والخشونة مع المحاميين الوكلاء عن العمال الغلابة . وحينما جاء دور قضيتنا تقدم زميلنا المحامى واختصصناه بأن يقوم برد المحكمة لهدوئه الشديد ، وأن لا يقول لهم سبب الرد أبدا ، مع إسماعهم بأن الأسباب سوف يرد فى طلب الرد خلال 24 ساعة طبقا لأحكام القانون . وإننا مصرون على طلب رد أعضاء المحكمة جميعا ، وكان أجمل ما فى عملية الرد أنه حينما نودى على قضيتنا ، فوجئنا بالمحكمة تصدر قرارها مباشرة بحجز الدعوى للحكم دون سماع الطلبات ، فكان من هذا الزميل أن همس فى أذن رئيس الدائرة وطلب أدراج طلباته فى محضر الجلسة ، فقال له رئيس الجلسة : ما هى طلباتك ، فرد عليه الزميل المحامي: طلبى رد المحكمة بالكامل .. ! وكان الطلب صاعقة على المحكمة وسط اندهاش الموجودين، وكان العضو اليمين يتحرك بشكل عصبى ؛ يمينا ويسارا ، وقال موجها حديثه للمحامين : " عشان خسرته السنة اللى فاتت قضية مماثلة " . والمحكمة كلها لم يجول فى خاطرها لحظة أن يقوم محامون شباب، صغير السن برد محكمة ، وفى قضية عمالية ! لكن المحكمة كلها اهتزت ، حتى قال رئيسها لنا : إذا كانت السبب يكمن فى أحد أعضائها ، فيمكن الفصل فى القضية بالثلاث المستشارين الآخرين ، فرفضنا طلبه ، وقلنا سوف نضع أسباب الرد فى طلب الرد المقدم لرئيس المحكمة ، وهو بالمناسبة كان المستشار الدكتور كمال حمدى ، شفاه الله ، وكان رئيسا لكل من محكمتى الإسكندرية والقاهرة ومؤلف عدة مراجع فى القانون البحرى والتحكيم البحرى ، وعضو الجمعية البحرية المصرية .

العدل أساس الملك

9 – تم إحالة ملف قضية الرد إلى دائرة مدنية أخرى للفصل فيها ، رئيسها المستشار المغفور له حمدى أحمد الفرماوى ، وفى أول جلسة طلبنا حجز الدعوى للحكم ، وأملنا فى الكسب كان ضعيفا، لأنه كانت الفكرة لدى هو محاربة بعض القضاة – وهم أقلية – الذين يعملون فى الشركات ، ويعصفون بالعدالة و بحقوق الناس ، ويسيئون للنظام وبالسلطة القضائية والتنفيذية ، أيضا ساهم فى ضعف أملنا في الكسب ؛ قول رئيس الدائرة التى تنظر طلب الرد: رغبته فى تعديل الطلبات وجعله رد العضو اليمين فقط ، ولم يخف عنا بقوله أن رئيس الدائرة المطلوب رده مع الآخرين ؛ سوف يحل ميعاد خروجه للمعاش بعد شهرين ، وكان طلبه أشبه برجاء ، ولكننا رفضنا طلبه ، وأمهلنا أجل للتفكير ، وقرر ميعاد جلسة أخرى للمذكرات والرد على مذكرة محكمة الاستئناف التى تم ردها . وفى الجلسة المقررة تقدمنا بمذكرة ، وأصررنا على طلبنا برد كامل المحكمة ، فكان من العضو اليسار أن نطق بقول : " كل ده علشان خسرتم قضية بنصف مليون جنيه " ، فنظر إليه رئيس الدائرة نظرة لها معنى الاستنكار ، فى الوقت ذاته، شعرنا بالابتهاج مرتسم على وجه العضو اليمين مما أعطانا بعض الأمل . وتم حجز الدعوى للحكم .

نصرة قوية

10 –فوجئنا فى يوم جلسة الحكم ؛ بأن المحكمة التى نظرت القضية أصدرت حكما لصالحنا ، ولكنه حكم برد المستشار العضو اليمين فقط ، والحكم كان رفيع المستوى؛ أسبابا وحيثيات ولغة وأدب قانونى راقى ، وهو ما لفت نظرى لهذا الحكم ؛ أستاذى المرحوم الدكتور حلمى مراد أستاذ القانون ووزير التعليم الأسبق ، وقد حفزه – هذا الحكم – بأن يكتب مقالا عنه بجريدة الشعب فى عدد 1 /10/ 1992 ، ذكر فيه بأن نادى القضاة دائما ما كان يناشد أعضاءه بعدم دستورية قرارات اشتغالهم لدى مؤسسات السلطة التنفيذية ، وأن القاضى لا بد من استقلاله ، وأن يبعد عن موطن الشبهات ، فضلا عن أن وقته لا بد أن يعطيه كاملا للفصل فى القضايا . فضلا عن انتداب مثل هؤلاء القضاة ؛ هو تقليل من شأن عمل محامو الإدارات القانونية ، وذكر الدكتور حلمى مراد رحمة الله عليه ، إذا كان لا بد من الاستعانة بمستشارين ، فالأولى الاستعانة بمستشارين من هيئة قضايا الدولة .... الخ . المقال كان قوى ومتوازن وغير جارح .

لحمة الجمعية

11 – تمر عدة شهور بعد صدور هذا الحكم الذى أثلج صدور كل المحاميين والقضاة والناس الشرفاء ، ويلتقى الزميل الاستاذ محمد شريف حسين المحامى بالمستشار حمدى أحمد الفرماوى رئيس الدائرة التى نظرت قضية رد المحكمة ، كان اللقاء داخل جمعية تعاونية بحى لوران ، يشترى لحمة الجمعية !! ، وحين باغته الزميل المحامى بالتحية ؛ قال له المستشار: " أهلا بك يا أستاذ ، أنت كنت تحضر أمامي فى محكمة الجنايات " . فرد عليه الزميل بأنه حضر أمامه أيضا فى قضية الرد ، فرد عليه المستشار : " رد المستشار فلان" ؛ فقال له الزميل : نعم المستشار فلان . فسكت المستشار برهة من الوقت ؛ وقال للزميل المحامى بأن معظم القضاة والمستشارين بالمحكمة ، طلبوا منه ألا يحكم لصالح طالبى الرد ، حتى أن ذات المستشار الذى تم رده ؛ أرسل له شقيقه المستشار المتقاعد لكى يثنيه عن إصدار حكم ضده !! ؛ وهو ما رفضه .

أجمل ما فى هذا المشهد ، أن جزار الجمعية كان يتابع الحوار ما بين المرحوم المستشار حمدى الفرماوى وبين الزميل المحامى ؛ والذى كان فى مواجهة هذا الجزار ، بينما المستشار معطى له ظهره ، فقد رأى الزميل المحامى أن الجزار قام بتغيير قطعية اللحمة واستبدالها بقطعة حمراء أفضل !! . هذا الجزار لم يكن يتخيل أو يصدق أن يكون من ضمن زبائنه، رئيس محكمة يشترى لحمة الجمعية ، قاضى شريف ومحترم ، من ذوات الأيادى البيضاء و النفوس الراضية ! .

رحمة الله عليه ، ودعاءنا له بأن يكون أحد الثلاثة من القضاة ومثواه الجنة .

ولله الأمر من قبل ومن بعد . ولك الله يا مصر .

adelabdelmoty@hotmail.com

رسالة من مجهول الى مجهول آخر

بقلم/ چيهان عبد الصمد

لاينكر القاصى والدانى أن الكتابة على الحيطان والجدران ظاهرة غير صحية ناتجة عن دلالة معينة وضغوط قد تكون عاطفية او اجتماعية وفى الوقت ذاته هى أنين ذكريات قادمة إلينا من عوالم مجهولة فهى ليست شخابيط أو خطوط وحروف فى الهواء ولكنها كلمات تعكس واقع أليم لشخوص ونفوس شخوص يائسة ضعيفة عاجزة فالانسان السعيد القوى القادر لايكتب على جذوع الأشجار وجدران المراحيض إنها كتابات لاتقل فى أهميتها عن الإعلام المرئى والمسموع فهى اعلام فوق العادة اعلام لايخضع لمقص الرقيب أو سقف المحظور والمسموح هى كلمات بلا مونتاج ربما تكون صرخات وآنات عاطفية قلب يخترقه سهم مزيل بحروف العشاق أو دعاية فى موسم انتخابى حار أو تنفيس عن وضع سياسى مؤلم الغاية ففى أوروبا مثلا يتم توظيف الكتابة على الجدران بما يسمى "الجدار الحر" أى أكتب ما تشاء بلا قيود وعبر عن رأيك ومشاعرك بكل حرية ويتم تنظيف هذه الجدران مره كل أسبوع ولكن عندنا فى مصر الوضع مختلف فنرى أحياناً كتابات زى الطوب الدبش ورسوم هزليه وتعليقات جارحة وأحياناً غير أخلاقية وتبرز هذه الظاهره بوضوح فى السجون حيث تتحول جدران المراحيض الى جداريات فيقوم السجناء بكتابه آلامهم وأوجاعهم وأسماء الأحبه والأعداء ويقوم البعض بحساب السنين والأيام المتبقية وأحدهم يترك رسالة من مجهول إلى مجهول أخر عندما تقف أمامها تبكى بحرقة وكأنك أمام حائط المبكى

أنها حقا "حيطان مسيلة للدموع"

حلف الناتو يحمى السفن من القرصنة بخليج عدن ومن يحمى حقوق البحارة بالمناطق الخطرة؟!

بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا - وعضو إتحاد المحامين العرب

فى تلك اللحظات الحرجة تتوافد أساطيل حلف الناتو إلى سواحل الصومال ومنطقة خليج عدن لحماية السفن التجارية من أعمال القرصنة التى تصاعدت خلال الفترة السابقة ومنذ أعوام قليلة بفقد الصومال لحكومة مركزية قادرة على سيطرة البلاد وسواحلها وحدودها



كما فتح أرشيف الصحافة أبوابه للكتاب لتدوين تاريخ القرصنة وأسلوبه وأعماله السابقة، وعلى مواقع الإنترنت برزت الخرائط ومواقع الحدود ومناطق الخطر على تلك السواحل وتبارت الأقلام لتلقى الضوء على أعمال القرصنة فى البحر الأحمر وتقلب صفحات التاريخ مع دماء راقت مختلطة بأمواج المحيط لتمتد إلى داخل البحر الأحمر.

ولكن كما تعودنا أن يرتفع صوتنا مع صوتٍ يئن اسمعه فى تلك المنطقة وعايشته من خلال قضايا بحرية منذ سنوات وأنا أعمل جاهداً ليسمع الجميع أن هناك صوت البحار يعلو على صوت مدافع حلف الناتو التى تنشر الرعب فى المنطقة لكل من يقترب من سفينة تمر فى عرض المحيط ، ولا يعرف هؤلاء الكتاب معنى انتشار سفن حربية بجانب سفن تجارية تبحر وترصد كل تحرك لزورق قادم من بعيد، ولا يتصور أن تتم مناورات بالسلاح الحى حول سفن تجارية تمر من بعيد وبحارة تسمع طلقات الرصاص والمدافع من حولها، ولم تحاول شركة ملاحة واحدة دراسة الحالة النفسية للبحارة على تلك السفن بعد عودة البحارة وأن تدون ملاحظاتهم أثناء عمليات المطاردة أو بعد فشل محاولات القرصنة أو تحقيق نجاحها بسداد الفدية ومواجهة البحارة بهؤلاء القراصنة، وجهاً لوجه، فالأسلوب العلمى لشركات الملاحة العربية مفتقد لدراسة حالة البحارة فى تلك الظروف أو إسناد هذا الأمر إلى أطباء نفسيين على السفن التى تبحر فى تلك المناطق ولا يمكن القول بأن تلك هى طبيعة العمل فى البحار والمحيطات لأنه ليس العمل فى البحر على اتساع نطاقه له يماثل تلك الحالة الاستثنائية من خطر القرصنة وسماع طلقات المدافع والرصاص ينتشر فى كل مكان والبحار يعمل على سطح السفينة يمكن أن يتعرض أثناء عمله لطلقة رصاص لكى نقول أنها طبيعة العمل فى البحر وفى مناطق محددة سلفاً تعرفها الجهات البحرية المعتمدة، لأننا سلمنا واعترفنا بأن تلك الحالة تخلق ما يسمى بارتفاع قيمة البضاعة التى تتعرض للهلاك فى المناطق الخطرة ورفعنا قيمة النولون أى التأمين عليها أى أن قيمة البضاعة أغلى من قيمة البحار تلك هى المعدلة التى لا أفهمها ولا استوعبها ولا تريد أن تفهمها شركات الملاحة، وأن المنظمات العالمية لم تستوعب تلك النظرة لأن البحارة الأجانب لم تشتك من المناطق الخطرة أو المناطق المشابه فى العالم، ولم تطالب بارتفاع أجرها عند العمل فى تلك المناطق – لو حدث ذلك – لفرض علينا اتفاقية دولية ولو قعنا عليها ونحن صاغرين تلك الحقيقة سوف تفرض نفسها فى يوم من الأيام عندما تحدث لسفن أجنبية من الدول الغربية حوادث قرصنة يموت فيها بحارة أجانب غربيين وليس من آسيا أو أفريقيا تلك الشعوب المغلوية على أمرها.

أن تشريعات العمل فى البر تعترف بأجر مرتفع (إضافى) فى المناطق النائية، ولكن التشريعات البحرية التى طبيعتها مختلفة لم تقنن حتى الآن العمل فى المناطق الخطرة، ولكن أين المكتب البحرى الدولى لغرف التجارة الدولية ؟!

المكتب البحرى الدولى:

تم إنشاء المكتب الدولى لغرفة التجارة الدولية من قبل غرفة التجارة الدولية فى يناير 1981 وتلقى فور إنشائه دعم المنظمة الإستشارية البحرية بين الحكومات (IMCO) بموجب قرار صادر فى نوفمبر 1981 وتم وضع أهداف المكتب البحرى الدولى كما يلى:

1 – توفير وحدة مرجعية مركزية تختص بالمعلومات المتعلقة بأفضل الممارسات التجارية المرتبطة بها.

2 – توفير معلومات أساسية ذات طبيعة جوهرية تتعلق بالممارسات البحرية والتجارية .

3 – تقرير وتعميم وتوفير خدمات تربوية تتعلق بما جاء فى البندين 1 ، 2 .

4 – جمع المعلومات بأحداث معروفة لممارسات إحتيالية وترتيب هذه المعلومات كأساس لتقرير الإجراءات الوقائية وعمليات المطالبة بالحقوق .

5 – اقتراح الوسائل والإجراءات لأولئك الذين يشكون فى تورطهم المحتمل فى صفقة إحتيالية.

وقد تطورت بسرعة خدمة التحقيق وعالجت بنجاح عدد كبير من حالات الإحتيالات البحرية فى دول مختلفة وكما قامت بالوقاية من الاحتيال حيث ينظر إليها المكتب كجزء حيوى من الخدمة التى يوفرها، كما يقوم المكتب بإرسال تلكسات وفكسات إلى السفن لتجنب المناطق الخطرة وتعديل خطوط وتعديل خطوط الإبحار أثناء سيرها.

فأذا كانت تلك هى مهمة وإنجازات المكتب الدولى فأين دراسة المكتب للبحارة فى حالة الإحتيال والقرصنة على ظهر السفينة وتغيير مسارها أو فك حصارها بعد سداد الفدية التى تستغرق المفاوضات ليس ساعات ولكن أيام وشهور، يسبق كل ذلك ساعات صعبة من القتال للاستحواذ والسيطرة على السفينة وهى فى عرض البحر أو متأهبه لمغادرة الساحل ومطاردات متوحشة لقناصة محترفين أو حتى هواه خطورتهم فى إطلاق النار العشوائى أشد هو نداء بدء من هنا من خلال قضايا سوف يتناولها عن قرب عن تلك الحالات الصعبة وكيف توقفت لا عن يأس ولكن حتى تأتى فرصة لها سانحة أراها فى تلك الفترة بين أساطيل الناتو وسفن أجنبية سوف تدفع الثمن ليسدد مالك السفن العربى والأجنبى فاتورة الإهمال لحقوق البحارة بإتفاقية دولية عن حقوق البحارة فى المناطق الخطرة ومكافحة القرصنة أرها من بعيد عن يقين أنها قادمة مع ضحكات ملاك السفن ولكن ضحكات سوف تتبدد ولو بعد حين مع مطلع عام ميلادى جديد 2009 .

E-mail : lawayer_anbar@yahoo.com

أخبار ومحطات

حصيلة الضرائب الجمركية

أكد الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية أن حصيلة الضرائب الجمركية المستهدفة خلال العام المالى الحالى تقدر بحوالى 15.150 مليار جنيه مقابل 14.011 مليار جنيه حصيلة العام المالى 2008/2007 ، وأن العام الحالى سيشهد التوسع فى إستخدام نظم الدفع الإلكترونية للرسوم الجمركية والضرائب بصفة عامة حيث تم خلال العام الماضى سداد 2.9 مليار جنيه إلكترونياً بنسبة 20.6% من إجمالى الحصيلة الجمركية.

تعديل قانون النقل البحرى



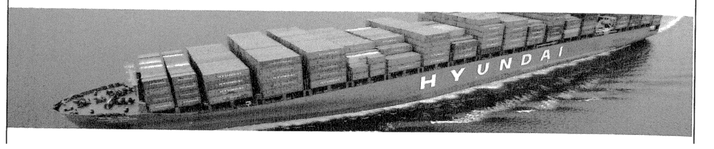
صرح اللواء هشام السرساوى رئيس قطاع النقل البحرى بأنه يجرى حالياً بحث تعديل قانون النقل البحرى من أجل تمشيه مع المتغيرات العالمية، وقد أقترح السرساوى إقامة مشروع تعاون مع وزارة الخارجية بهدف تزويد السفن المصرية بنظام الحماية اللازمة ضد أعمال القرصنة البحرية التى زادت فى الفترة الأخيرة.

زيارة سوريا ولبنان

صرح **محمد مصيلحى** رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية عضو مجلس الشعب بأنه من المقرر أن يقوم وفد من الغرفة بزيارة كل من غرفتى الملاحة فى سوريا ولبنان مع بداية ديسمبر الجارى، وذلك فى إطار التآخى والتعاون بين البلدين فى مجال الخدمات البحرية.



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

EASTBOUND	VOY	Odessa	Constanta	Istanbul	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Ningbo
Mass	615 E	23-Nov	27-Nov	27-Nov	**04-Dec**	08-Dec	18-Dec	23-Dec	27-Dec
Conti Singa	008 E	30-Nov	04-Dec	03-Dec	**11-Dec**	15-Dec	25-Dec	30-Dec	03-Jan
B. Pelangi Dua	071 E	07-Dec	11-Dec	10-Dec	**18-Dec**	22-Dec	01-Jan	06-Jan	10-Jan
W H 601	009 E	14-Dec	18-Dec	17-Dec	**25-Dec**	29-Dec	08-Jan	13-Jan	17-Jan

MED

EASTBOUND	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chiwan	Shanghai
Chiwan	069 E	27-Nov	29-Nov	02-Dec	**06-Dec**	10-Dec	20-Dec	21-Dec	25-Dec	27-Dec
Scala	004 E	04-Dec	06-Dec	09-Dec	**13-Dec**	17-Dec	27-Dec	28-Dec	01-Jan	03-Jan
Iris	150 E	11-Dec	13-Dec	16-Dec	**20-Dec**	24-Dec	03-Jan	04-Jan	08-Jan	10-Jan

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chiwan	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
Iris	150 W	15-Nov	17-Nov	19-Nov	20-Nov	23-Nov	25-Nov	**06-Dec**	11-Dec	13-Dec	16-Dec
Mosel	066 W	29-Nov	01-Dec	03-Dec	04-Dec	07-Dec	09-Dec	**20-Dec**	25-Dec	27-Dec	30-Dec
Chateau D'If	001 W	06-Dec	08-Dec	10-Dec	11-Dec	14-Dec	16-Dec	**27-Dec**	01-Jan	03-Jan	06-Jan

MEX

EASTBOUND	VOY	Valencia	Barcelona	Genoa	Fos	Damietta	Port kelang	Chiwan	Lianyungang
CHOPIN	040 E	25-Nov	26-Nov	28-Nov	30-Nov	**06-Dec**	16-Dec	20-Dec	23-Dec
STRAUSS	042 E	02-Dec	03-Dec	05-Dec	07-Dec	**13-Dec**	23-Dec	27-Dec	30-Dec
WAGNER	138 E	09-Dec	10-Dec	12-Dec	14-Dec	**20-Dec**	30-Dec	03-Jan	06-Jan
MOZART	042 E	16-Dec	17-Dec	19-Dec	21-Dec	**27-Dec**	06-Jan	10-Jan	13-Jan

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com

خطوط و منحنيات



نشأت الديهى يكتب

شاب من مصر

فى عصر تآكلت فيه النخب الوطنية، وانسحب المثقفون من الساحة وتحول الوطن الى تجارة (رائجة) والتاريخ الى بضاعة (راكدة) وضعفت ذاكرة الأمة ، وأصبح الشباب يعيشون حالة انفصام ، وضربت معانى الانتماء فى الصميم ، ونضب معين الموروث الحضارى وأصبحت الشخصية المصرية بلا هوية .. وغابت القدوة

ويبدأ الشباب المصرى رحلة البحث عن شخصيات مرجعية فلم يجد أمامه سوى نماذج هزلية فالزعيم فى نظرهؤلاء هو الممثل عادل إمام والعميد هو لاعب الكرة حسام حسن ، لذلك ومن هذه النقطة تحديداً بدأت رحلة البحث عن البديل ..

فمن خلال أوراق مبعثرة وملفات ممزقة للتاريخ المصرى ، وضعت يدى على صفحات ناصعة وبراقة ومشرفة لزعامات وطنية حقيقية ، ولإننى أبحث عن شخصية مرجعية أقدمها للأجيال الجديدة من الأبناء والأخوان فكان لزاما عليّ ان أختار هذا الرجل (الزعيم مصطفى كامل) الذى رفع لواء النضال والكفاح والوطنية وهو ابن السادسة عشرة من عمره .. لقد جاء إلى الدنيا وغادرها منذ مائة عامٍ وهو ابن الرابعة والثلاثين ربيعاً تاركاً خلفه سطوراً مضيئة من تراث العمل الوطنى ، ومع غياب الأولويات ضاعت القيم ولم يتذكر أحد أن يحتفل بمئوية زعيم حقيقى وقدوة حقيقية فى هذا الزمان ، ينظر إلى الحياة على إنها رسالة فيقول

" الحياة جهاد والعمر قصير ، وخير الناس من جاهد فى سبيل بلاده وعمل لخيرها وناضل عن حقوقها "

لكنه يؤمن بالأمل إيمانه بالحياة ذاتها ويقول

" الأمل دليل الحياة ورائد الحرية ، والوطنية شعور ينمو فى النفس ، ويزداد لهيبه فى القلب ويرسخ فى الفؤاد كلما كبرت هموم الوطن وعظمت مصائبه "

بيد أن أعظم ما تأثرت به نفسى من أقوال هذا الزعيم الشاب حين قال

" ألا أيها اللائمون انظروها وتأملوها وطوفوها ، واقرأوا صحف ماضيها ، واسألوا الزائرين لها من أطراف الأرض ، هل خلق الله وطنا أعلى مقاما ، وأسمى شأنا ، وأجمل طبيعة ، وأجل آثارا ، وأغنى تربة ، وأصفى سماءا وأعذب ماءا ، وأدعى للحب والشغف من هذا الوطن العزيز ؟ اسألوا العالم كله يجبكم بصوت واحد .. إن مصر جنة الدنيا ، وإن شعبا يسكنها ويتوارثها لأكرم الشعوب إذا أعزها "

يقول عن نفسه " إن روحى تتغذى من حب الوطن وبغيره لا أستطيع الحياة إذ لا قيمة للحياة بغير هذا الحب الرائع العظيم الذى يفيض على المرء كل سلوى وكل سعادة "

لقد كانت له أقوالا وأفعالا خالدة ظلت باقية على مر التاريخ ومن أقواله " أحرار فى بلادنا كرماء لضيوفنا "

"إنى أترفع أن أدافع عن بلادى بالطعن والسباب "

"قد يكون الرجل صادق الوطنية فقيرا فى المال ، ولكنه يعيش ويبقى فى التاريخ من أكبر سراة الوطن "

" لا معنى للحياة مع اليأس ولا معنى لليأس مع الحياة "

" ليست الحرية بعزيزة على قوم يعملون للحصول عليها ويجتهدون فى نوالها وليس بعزيز على المصريين أن يفكوا قيود بلادهم ويعيدوا إليها استقلالها ومجدها فالصخرة الضخمة تذوب وتتفتت بسقوط المياه عليها نقطة بعد نقطة "

" إذا لم نقتطف ثمرة عملنا وجهادنا فى حياتنا ، فإننا على الأقل نضع الحجر الأول لمن يأتى بعدنا "

" بلادى بلادى لكى حبى وفؤادى لكى حياتى ووجودى ، لكى دمى ونفسى ، لكى عقلى ولسانى لكى لبى وجنانى ، فأنت أنت الحياة، ولا حياة إلا بك يا مصر "

" إننا وجهنا قلوبنا ونفوسنا وقوانا وأعمارنا إلى أشرف غاية اتجهت اليها الأمم فى ماضى الأيام وحاضرها ، وأعلى مطلب ترمى إليه فى مستقبلها ، فلا الدسائس تخيفنا ، ولا التهديدات توقفنا فى طريقنا ، ولا الشتائم تؤثر علينا ولا الخيانات تزعجنا ، ولا الموت نفسه يحول بيننا وبين هذه الغاية التى تصغر بجانبها كل غاية .. نعم لو أخذنا الموت من هذا الدار واحداً بعد واحداً لكانت آخر كلماتنا لمن بعدنا : كونوا أسعد حظاً منا ، وليبارك الله فيكم ويجعل الفوز على أيديكم ، ويخرج من الجماهير المئات والألوف للمطالبة بالحق الوطنى والحرية الأهلية والإستقلال المقدس "

لقد كانت أهم انجازاته الباقية هى الدعوة لتأسيس أول جامعة على أرض مصر وهى الآن جامعة القاهرة كذلك تأسيس أول حزب سياسى فى مصر وهو الحزب الوطنى القديم (حزب الجلاء) وإصدار صحيفة اللواء وصحيفتي ذى إيجبشان ولتندار اجبسيان باللغتين الفرنسية والإنجليزية

واللافت للنظر أن كل هذه الإنجازات قد تمت على يدى هذا الشاب فى ظروف سياسية وإجتماعية غاية فى الصعوبة حيث الإحتلال الإنجليزى الذى قام ببناء حائط من الإحباط واليأس حجز خلفه جموع الشعب المصرى ، فساد الإحباط وعم اليأس والقنوط والإستسلام بين الجميع ، كانت الظروف فى مجملها قاتلة للهمم .. لقد كانت المهمة شاقة وتقترب من المستحيل ، لكن همم الرجال وعزيمة الأبطال أبدا لا تعرف المستحيل

eldeehy@Yahoo.com

اليوم العالمى للإيدز

دعوة عالمية للحد من إنتشار هذا المرض اللعين




تغطية / وسام غنيم

- تاريخ اكتشاف الإيدز
- معلومات متنوعة حول المرض
- الجمعية المصرية لمكافحة مرض الإيدز ودورها الفعال فى التصدى للمرض
- حقيقة الوضع فى مصر
- دور المجتمع المدنى فى مكافحة المرض

تزامنًا مع إحياء اليوم العالمى للإيدز وجهت منظمة الأمم المتحدة دعوات إلى حكومات الدول بتحمل مسئوليتها فى إطار مكافحة هذا المرض . ويتم الاحتفال باليوم العالمى للإيدز فى الأول من ديسمبر من كل عام .

حيث قضى هذا المرض اللعين على ملايين الأشخاص على مستوى العالم من بين 45 مليون فرد مصاب على مستوى العالم، فالإيدز السبب الرئيسى للوفاة فى أفريقيا والسبب الرابع للوفاة على مستوى العالم ومن المتوقع أن يتضاعف هذا الرقم بحلول عام 2010 .

ولكن هناك سؤال يتردد على أذهاننا قبل الخوض فى الإجابة على بعض الأسئلة الخاصة بفيروس الإيدز من حيث تعريفه وأعراضه ومدى خطورته.

أين وجد الإيدز لأول مره ؟

تم التعرف على الإيدز فى الولايات المتحدة سنة 1981 إلا أنه من الواضح أن هناك حالات إيدز قد حدثت فى أجزاء عديدة من العالم قبل هذا التاريخ ولكنها لم تعلن وبدأ الأطباء يكتشفونه فى الولايات المتحدة مع ظهور حالات نادرة من الالتهاب الرئوى ونوع معين من الأورام التى تصيب بطانة الأوعية الدموية.

ما حقيقة الوضع فى مصر ؟

تم اكتشاف أول حالة إيدز عام 1986 فى مصر ووصل عددهم 928 حتى عام 2000 بالتقريب ولكن ما هى النسبة الآن تقدر بحوالى 2042 حالة والتقديرى 12 ألف حالة.

ما هو الإيدز ؟

كلمة إيدز مكونة من أربعة حروف وهى الأولى من أربع كلمات تشير إلى أسم المرض بالإنجليزية والمعنى بالعربية هو (متلازمة العوز المناعى المكتسب).

المتلازمة: تعنى مجموعة أعراض

العوز: يعنى القصور أو الفشل

المناعى: نسبة إلى جهاز المناعة بجسم الإنسان

المكتسب: أى أن المرض يكتسب من مصدر آخر (المريض أو المصاب)

Acguired Immuno Deficiencg Syndrome

فهو مرض يسببه فيروس يقوم بتدمير الجهاز المناعى فلا يستطيع جسم الإنسان مقاومة الميكروبات الضارة التى تهاجمه فتحدث بعض الأمراض القاتلة والأورام الخبيثة فتقضى على الإنسان فى النهاية.

- من هم الأكثر فئة معرضين للإصابة بهذا الفيروس ؟

تمثل النساء تقريباً 42% من عدد المصابين فى العالم والأغلبية فى سن الإنجاب من عمر (15 -45) ولكن معدلات الإصابة تتفاوت من مكان إلى آخر فقد تصل إلى 25% من النساء فى بعض المناطق بينما يصل إلى خمسة لكل مائة ألف فى مناطق أخرى والمرض يصيب النساء بأخطار صحية وإجتماعية وإقتصادية مختلفة .

- ما هى العلامات التى تحدث للمصاب بالفيروس ؟

*العلامات الكبرى:

- نقص الوزن أكثر من 10% بدون سبب واضح خلال فترة وجيزة
- إسهال لأكثر من شهر بدون سبب واضح
- ارتفاع فى درجة الحرارة لأكثر من شهر بدون سبب واضح

*العلامات الصغرى

- سعال دائم أكثر من شهر
- حكه جلدية عامة
- داء المبيضات بالفم والحلق
- تضخم الغدد الليمفاوية
- حلأ منطقى (هربس منطقى)
- حلأ بسيط (هربس بسيط)

أن معظم الأشخاص المرضى بالإيدز يموتون خلال سنتين من التشخيص ونسبة قليلة منهم قد يعيش لفترات أطول.

حيث يصابون معظمهم بالأمراض المميته مثل الالتهاب الرئوى وبعض الأمراض السرطانية .

ما هى طرق العدوى بفيروس الإيدز ؟

هناك ثلاث طرق فقط لنقل العدوى :

1 - العدوى عن طريق الاتصال الجنسى بين شخصين إحداهما مصاب
2 - العدوى عن طريق الدم الملوث ومشتقاته والأدوات الملوثة بدم المصاب
3 - العدوى عند الولادة (من الأم المصابة إلى الجنين أو الوليد)

ولا تنقل العدوى عن طريق السعال أو العطس أو المعانقة أو التقبيل أو اللعاب أو استعمال أدوات الطعام والشراب ولا عن طريق الحشرات ولا حمامات السباحة.

ماذا نفعل عند التعرض لفيروس الإيدز ؟

عندى تعرض شخص للعدوى يجب عمل الآتى:

أولاً : إجراء الفحوص اللازمة للتشخيص

ثانياً : يجب إجراء الفحص بعد أسبوعين من التعرض للعدوى ويعاد بعد ثلاثة أشهر إذا كانت النتيجة سلبية

ثالثاً: يتم إجراء فحص للتأكد من حدوث العدوى (الفحص التأكيدى)

رابعاً: يتم إرشاد المصاب أو المريض نفسياً وإجتماعياً وصحياً للتقليل من إحتمالات نقل العدوى للآخرين.

دور المجتمع المدنى فى مكافحة مرض الإيدز؟

فى ظل هذا الموضوع تأسست الشبكة المصرية للجمعيات الأهلية لمكافحة الإيدز فى ديسمبر 2003 بالتعاون مع البرنامج الإنمائى للأمم المتحدة، هيئة اليونيسيف مركز التنمية والنشاطات السكانية (سيديا) - البرنامج الوطنى لمكافحة الإيدز التابع لوزارة الصحة والسكان وجمعية كاريتاس مصر بالإسكندرية بالإضافة إلى مشاركة هيئات قومية ودولية عديدة أخرى فى توفير الدعم للشبكة لتنفيذ برامجها المختلفة.

- تتكون الشبكة من 19 جمعية مصرية مهتمة بقضية مكافحة الإيدز وملتزمة بأداء دور فعال تجاه هذه القضية وذلك بالشراكة مع البرنامج الوطنى لمكافحة الإيدز والجهات الوطنية المختلفة.

- ومن هنا سوف نستعرض أحد وأهم مؤسسات المجتمع المدنى التى تعمل فى مجال مكافحة هذا المرض وهى "الجمعية المصرية لمكافحة مرض الإيدز" بالإسكندرية وتعتبر السيدة الفاضلة أ/ سوسن الشيخ رئيس مجلس إدارة الجمعية من السيدات المناضلات فى هذه القضية .

- أسست الجمعية سنة 1992 لتكون أول جمعية على المستوى الوطنى تعمل فى هذا المجال بجمهورية مصر العربية.

- وتقوم الجمعية بإجراء البحوث والدراسات الخاصة بالأمراض المنقولة جنسياً ومرض الإيدز وتنظيم المؤتمرات والمشاركة فيها سواء على المستوى الوطنى أو الدولى.

أهداف الجمعية التى تسعى لتحقيقها

1 - توعية للشباب وأفراد المجتمع بالأمراض المنقولة جنسياً ومرض الإيدز وكيفية الوقاية منه.

2 - إعداد كوادر من العاملين بالمجال الصحى والإجتماعى والإعلامى فى مجال مكافحة الأمراض المنقولة جنسياً ومرض الإيدز.

3 - رعاية مرضى الإيدز وأسرهم إجتماعياً وإقتصادياً ونفسياً وتأهيلهم للتكيف مع المجتمع.

4 - إزالة كافة أشكال التميز ضد المصابين بالإيدز.

5 - كسب التأييد المجتمعى نحو اتجاهات إيجابية للمصابين بالإيدز.

6 - إجراء البحوث والدراسات المتعلقة بالأمراض المنقولة جنسياً ومرض الإيدز.

7 - التعاون مع المنظمات الحكومية وغير الحكومية الوطنية والدولية المعنية بمجالات عمل الجمعية.

8 - التعاون مع إتحاد الإذاعة والتليفزيون ومع الصحافة لتفعيل الوسائل الإعلامية الخاصة لتحقيق الوقاية من الإصابة بمرض الإيدز.

9 - تنظيم المؤتمرات الوطنية والمشاركة فى المؤتمرات التى تعقد على المستوى الوطنى و الدولى فى المجالات المرتبطة بنشاط الجمعية.

وأخيراً : تعلن الجمعية كل عام عن إقامتها لحفل كبير لتجميع الشباب وممثلى من المنظمات الحكومية وغير الحكومية والفنانين سفراء النوايا الحسنة فى الخارج مع تجميع لفيف من الإعلاميين لنشر الرسائل العلمية بالتوعية والحد من المرضى ولمزيد من المعلومات أدخل على موقع الجمعية.www.egyAIDS.org

الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME, INSURANCE & INTERNATIONAL TRADING

الحلقة الثالثة

دكتور ربان/ منتصر السكرى

الباب الأول

المصطلحات التجارية والفنية المستخدمة فى عقود التجارية الدولية (الإنكوتيرمز وترجمتها باللغة العربية)

39 - **المقر بما فيه**

39 - AVOWANT

40 - **مشارطة التأجير (آزكون):**
نموذج لمشارطة تأجير سفينة لنقل الحبوب طبقا للشروط الموضوعة بمعرفة الغرفة الملاحية بميناء آزوف.

40 - AZCON C/P
A form of charter party for a vessel to load grain according to special regulations.

41 - **نولون رجوع البضاعة على السفينة:**
نولون إضافى يدفع عن بضاعة رفض إستلامها بميناء الوصول فرجعت على نفس السفينة.

41 - BACK FREIGHT

42 - **خطاب ضمان:**
تعهد يعطيه مورد البضاعة أو من يمثله للناقل البحرى فى حالة وجود أية تحفظات أو ملاحظات على البضاعة، وبموجب هذا التعهد يصدر الناقل سند شحن نظيفاً خالياً من أى تحفظات. وبمقتضاه يحق للناقل أن يرجع على الطرف الموقع على خطاب الضمان فى حالة أية مطالبات يتقدم بها مستلم البضاعة في ميناء الوصول.

42 - BACK LETTER
Letter of indemnity given by supplier or his forwarder to the owners of a carrier, or their agents for receiving clean bills of Lading, in spite of an unsettled dispute.

43 - **حجز أمتعة المسافر على السفينة:**
حق الناقل فى حجز أمتعة المسافر على السفينة ومنع تسليمها له إستيفاء لأية مصاريف أو مستحقات على المسافر أثناء الرحلة البحرية.

43 - BAGGAGE LINE

44 - **أمين الحمولة، أمين الشحنة:**
الشخص المودعة لديه البضاعة أو الذى أستلم البضاعة بغرض نقلها.

44 - BAILEE
One to whom goods are entrusted for transportation

45 - **سعة السفينة (للبضاعة المعبأة):**
سعة السفينة فى حالة قيامها بشحن بضاعة عامة، وهى البضاعة المغلفة أو المعبأة أو المحزمة، وتقدر هذه السعة بعدد معين من الأقدام أو الأمتار المكعبة.

45 - BALE CAPACITY

46 - **على الصابورة:**
يقال على السفينة التى تبحر من الميناء بدون حمولة أنها أبحرت على الصابورة، وللمحافظة على توازن السفينة فى حالة إبحارها على الصابورة، تملأ التنكات السفلية المزدوجة بمياه البحر.
وفى بعض الأحيان كانت تستعمل الرمال أو الأحجار فى حفظ توازن السفينة وتسمى الصابورة الجافة.

46 - BALLAST, OR IN BALLAST
A ship proceeding without cargo is said to sail in ballast; for ship's stability usually double bottom tanks, and others, are flooded with seawater.
Solid ballast (sand, stones) is sometimes carried too.

47 - **بالة صغيرة**
البضاعة المعبأة فى بالات صغيرة يتراوح وزنها ما بين 70–120 لبرة

47 - BALLOT
A small bale Weighing from 70 up to 120 Lbs.

48 - **مشارطة التأخير بلطيقون:**
نموذج لمشارطة تأجير سفينة لنقل الفحم إلى موانى البحر الأبيض والموانى الإسكندنافية، أصدره مؤتمر البلطيق الملاحى الدولى (بيمكو) سنة 1926.

48 - BALTCON C/P
a form of a charter party for vessels loading coal to the ports of with sea and Scandian countries, issued by the Baltic International Maritime conference (BIMCO) – 1926

49 - **بورصة البلطيق البحرية والتجارية:**
يتبلور النشاط الرئيسى فى بورصة البلطيق فى أعمال ربط البضائع للسفن التجارية، وبالإضافة إلى أعمال تأجير السفن وبيع السفن، تتم هذه البورصة أيضاً أعمال بيع وشراء الحبوب والزيوت النباتية وأعمال تأجير الطائرات.

49 - BALTIC MERCANTILE AND SHIPPING EXCHANGE
This business of the "Baltic" can be described as the provision of facilities for the fixing of cargoes for merchant vessels. In addition to the chartering and purchase of ships, business is now conducted in the sale of grain, oil seeds and the chartering of aircrafts.

50 - **مشارطة التأجير الزمنية (بالتايم 1996):**
نموذج لمشارطة تأجير زمنية لسفينة لمدة معينة وقد أصدره مؤتمر البلطيق (بيمكو) سنة 1996

50 - BALTIME - 1996
A form of a time charter party issued BIMCO in the year 1996

51 - **مشارطة التأجير (بالتبالب):**
نموذج لمشارطة تأجير سفينة لشحن عجينة الورق، صدر عن مؤتمر البلطيق الملاحى الدولى.

51 - BALTPULP C/P
A form of charter party for a vessel to load paper, wood pulp, issued by BIMCO.

52 - **السفن التى يزيد غاطسها عن عمق المياه:**
حين لا تستطيع السفينة الإستمرار فى مواصلة الإبحار أو المرور عبر القنوات لأن غاطسها أكبر من عمق المياه.

52 - BAR BOUND
when the vessel cannot pass or sail because her draught is bigger than the water depth

53 - **مشارطة تأجير السفينة عارية:**
وفى هذه الحالة يقوم المالك بتأجير السفينة "عارية" أى بدون طاقم (وأحيانا فيما عدا القبطان وكبير المهندسين) ولهذا يتكفل مستأجر السفينة بتعيين أفراد الطاقم اللازمين لتشغيل السفينة ويتكفل بدفع أجورهم وكافة تكاليفهم، كما يتحمل المستأجر أيضاً المصاريف الخاصة بتزويد السفينة بالوقود والتموينات والتجهيزات الأخرى، بالإضافة إلى تحمله بقيمة الإيجار عن المدة المتفق عليها.
ملحوظة:
لم تكن هناك نماذج موحدة معروفة لمشارطة تأجير السفينة عارية حتى سنة 1974 حين أصدر مؤتمر البلطيق المعروف بأسم "بيمكو" BIMCO نموذجا لمشارطة تأجير السفينة عارية يعرف باسم BAREBOAT .

53 - BAREBOAT CHARTER PARTY
The bareboat C/P provides the bare boat (ship) only, i.e. the charter pays all expenses for maintaining vessel and crew as well as the expenses for operating the ship.

54 - **مشترى (البضاعة)**

54 - BARGAINER
The buyer of .....

55 - **الصنادل أو الماعونة:**
وحدة بحرية مسطحة القاع تستعمل فى النقل المائى الداخلى، ولها عنابر مغلقة أو مكشوفة وتدار بماكيناتها الخاصة أو تقطر بقاطرة بحرية إذا كانت غير مجهزة بالماكينات.

55 - BARGE
Inland water transport vessel, with open or closed holds, towed by tugs or driven by own engine power.

فى الصين : النمل دواء لجميع الأمراض

يعتاد أكثر من سبعمائة قروى بمقاطعة فى شرق الصين على تناول النمل وبشكل أكلوا النمل حوالى 70% من سكان القرية وهم غالباً من المسنين!! ويتمتع كبار السن بالقرية بصحة جيدة للغاية ولم يصب أحد منهم بمرض السرطان فى قرابة عشرين عاماً ويذكر أن أحدهم وعمره 82 عاماً كان يعانى من الحساسية وبعد تناوله النمل شفى من ذلك!! هذا وهناك أعداداً متزايدة من القرويين يقبلون على أكل النمل باعتباره دواء لجميع الأمراض.

شكراً للأرض

جمع يابانيون ملايين الأزهار ليرسموا بها "لوحات طبيعية" تم عرضها على جانب نهر فى العاصمة طوكيو أمام المارة من عشاق الزهور .. وجاءت "سجاجيد الزهور" فى حدث بعنوان "شكراً للأرض" افترشت الزهور فيه منطقة طويلة واسعة حرص المارة لالتقاط الصور فيها.

من عالم الديكور

نصيحة يقدمها خبراء لديكور بعدم دهان مكاتب الموظفين باللون الأزرق لأنه يبعث على الأكتئاب ويفضل استبداله بالأخضر لأنه يبعث على السعادة والنشاط.

من أجمل ما قالوا

- اللسان .. أكبر مدمر للناس والزواج والمستقبل "سقراط"
- الزمن .. فنان تكره المرأة الخطوط التى يرسمها "بيكاسو"

إبداعات على أطباق الدش

أول وأغرب معرض من نوعه شهده أحد ميادين واحة الخارجة بالوادى الجديد حيث ضم أكثر من 30 لوحة فنية قام برسمها فنانون إيطاليون على أطباق الدش وذلك من خلال معرض "إبداعات أطباق الدش بين مصر وإيطاليا"

يدفع حياته ثمناً لرسالة غرام

عاقبت أسرة فتاة هندية مراهقاً كتب إليها رسالة حب حيث خطفه أفراد منها وحلقوا رأسه وألقوا به تحت قطار مسرع متجاهلين أمه التى كانت تتوسل إليهم ليرحموه ودفع "مانيش كومار" 15 عاماً حياته ثمناً للرسالة التى كتبها إلى فتاة تنتمى لطبقة إجتماعية أدنى درجة من طبقته فى ظل نظام طبقى صارم لاسيما فى المناطق القروية شمال الهند حيث يشيع أن تلجأ العائلات الساخطة إلى القتل دفاعاً عن شرف العائلة.

حكمة العدد

أحذر من الحقود إذا تسلط وأحذر اللئيم إذا حكم وأحذر الحليم إذا غضب وأحذر من عدوك مرة واحدة وأحذر من صديقك مائة مرة ...

دنيا المرأة نصائح 2008 لكل إمرأة



نصيحة هندية
تسع ملحوظات للحصول على شعر ناعم وصحى:

1 – الشعر الصحى يبدأ من عنايتك بجسمك فالأغذية التى تتناوليها تؤثر بشكل أساسى فى الحصول على شعر صحى فحاولى تناول الكثير من الخضروات والفواكهة التى تحوى السكر الطبيعى كما تناولى منتجات الألبان وجوز الهند.

2 – تجنبى الأغذية المعلبة حيث أنها مواد مليئة بالمواد الحافظة كذلك تجنبى المشروبات المثلجة حيث أنها تعيق عملية الهضم والبناء فى الجسم.

3 – أضيفى البهارات بأنواعها الى طعامك حيث تساهم فى توفير التغذية الصحية لشعرك خاصة إضافتها فى الشوربات أو أثناء قلى الخضراوات.

4 – الضغط النفسى قد يؤثر بشكل خطير على صحتك وأيضاً على لون شعرك فحاولى تنظيم وقتك والسيطرة على ذلك وحاولى إجراء تمارين الإسترخاء والنوم الكافى والخروج إلى الطبيعة يساعد ذلك على نمو الشعر بشكل خطير.

5 – أبتعدى عن إستخدام المواد التى تحتوى على كيماويات لأنها ستؤدى إلى تدمير شعرك على المدى الطويل فأحسنى أختيار الشامبو والبلسم ذات التركيب الطبيعى بقدر الإمكان.

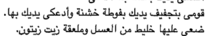
6 – احصلى على حمام زيت مع تدليك لفروة الرأس بشكل دائم أن الحصول على حمامات الزيت مع تدليك فروة الرأس ثلاث مرات فى الأسبوع يؤدى إلى تحفيز عملية النمو لدى شعرك ويعطيه صحة وقوة كبيرة وينصح بإستخدام زيت جوز الهند واللوز وزيت الزيتون.

7 – لا تستخدمى الفرشاة وشعرك مبلول وأفضل وسيلة أستخدام مشط خشبى ذو أسنان عريضة وليس الفرشاة لفك الشعر المتشابك.

8 – الاستخدام المفرط لمجفف الشعر يؤدى إلى الإضرار بالشعر وتقصيفه .

9 – كثرة تسريح الشعر يؤدى إلى ظهوره بشكل صحى وبراق لذلك قومى كل ليلة بتسريح شعرك بكل الجهات.

للحصول على يدين ناعمتين أثناء غسل الصحون:



قومى بإضافة القليل من زيت اللوز (حوالى ملعقة) إلى طبق الماء الذى تستخدمينه فى غسل الصحون. الماء سينعم الجلد الخشن أما الزيت فيساعد على نداوه يديك.

تخلصى من خلايا الجلد الميته:

قومى بوضع ملح الليمون على يديك وقومى بدعكه بفرشاة أسنان قديمة – يفعل هذا مرتان فى الأسبوع فيعمل هذا على نعومتهما ويزيل أى تغير فى لونها.

أغسلى يديك بعدها بماء دافئ

قومى بتجفيف يديك بفوطة خشنة وأدعكى يديك بها.

ضعى عليها خليط من العسل وملعقة زيت زيتون.

ضعى يديك فى قفازات بلاستيك ثم بداخل قفازات قطنيه لمدة 30 دقيقة.

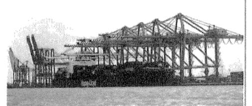
واذا وضعتى يدك فى لبن دافئ سيقوى أظافرك وبشرتك.

أهتمى بترطيب قدميك والعناية بهما :

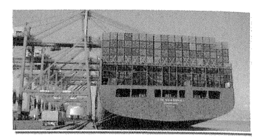
- بمجرد عودتك إلى المنزل قومى بغسل قدميك بالماء الفاتر
- ثم قومى بوضع كريم مرطب على الأقدام.
- ألبسى الجوارب لتحفظ المرطب على قدميك أطول فترة ممكنه.

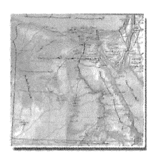
DCHC

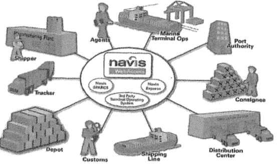
DAMIETTA CONTAINAR & CARGO HANDLING CO











The Modern Terminal Community System



FACILITIES

Facility	
Total Area	600,000 m2
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	19
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	500



SYSTEM CERTIFICATION ISO 9001:2000 SGS



DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax quay cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled

DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

el: +2057 290100 / +2057 290101 Fax:+2057 290777 P.O.X: 34511 Damietta-Egypt
Email: damietta@dchc.com.eg - www.dchc-egdam.com

مستقبل شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع على ضوء المتغيرات فى مجال الحاويات

تغطية / محمد صابر

تحت رعاية معالى وزير الاستثمار / محمود محى الدين ومعالى وزير النقل / محمد لطفى منصور أقامت الجمعية العربية للملاحة برئاسة د/ رفعت رشاد رئيس مجلس الإدارة ندوة حول التخطيط لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع فى ظل المتغيرات فى مجال الحاويات وذلك بحضور كلا من د/ سعيد غراف نائب رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى واللواء/ أحمد منصور العربى رئيس مجلس إدارة شركة أسكندرية لتداول الحاويات وذلك بقاعة جار دينيا بالداون تاون بالإسكندرية .

هذا وقد أفتتح الندوة د/ رفعت رشاد موضحاً أن 80% من التجارة العالمية تنقل عبر سفن الحاويات وأن الخطط المستقبلية لشركة الإسكندرية للحاويات هى المغزى الأساسى وذلك للمتغيرات التى تتم فى مجال الحاويات وهى أيضاً من المواضيع الهامة التى نسعى إليها مع مراقبة التجارة والحاويات حتى نتقدم بها نحو مستقبل أفضل.

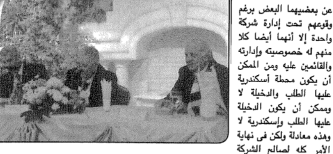
ووضح الدكتور / سعيد غراف أننا نسعى نحو مستقبل أفضل برغم كل الظروف العالمية التى نمر بها وأن هناك توسع مستقبلي وهذا بناء على تعاملنا وتعاوننا مع جهة أجنبية كمعدلات للنمو ورؤية المستقبل لمحطات الحاويات كما ننظر إلى ما كانت عليه السفن فى الماضى ونقارنها بوقتنا الحاضر ونرى الأرقام التى تدرس ونضعها كل يوم هل هى مواكبة للعمل وننظر للدراسات العالمية ونأخذ نسبة للأسواق العالمية ونضعها كمنافس بالنسبة للدراسات والأسعار كما نتنبأ بالدراسات والتطور المطلوب وكذا الأرصفة والأوناش وكان لنا من المفترض أن نأخذ بعض الأرصفة إلا أن الأمر لم يحدث بعد الدراسات وهذا سبب عائق لنا وهو إننا لم نستوعب حجم التجارة القادمة وبدأ الأمر يتدرج إلى بعض الشركات وأصبحت من هنا المنافسة.

ووضح اللواء/ أحمد منصور العربى عن رؤية مستقبلية وعرض متكامل للشركة فى ضوء التحديات والظروف الاقتصادية العالمية وبين أن شركة أسكندرية لتداول الحاويات هى أول شركة لتداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية وأنشأت سنة 1984 ويليها شركة بورسعيد ودمياط وهى شركات وطنية كما أن خصوصية الحاويات وتداولها فى التجارة الخارجية يعد متنفس عما يخبأه المستقبل من تحديات وبعيداً عن تدنى الخدمات وعدم التشبع حيث أن الحاويات وتداولها يستمر بشكل دائم ، ويتبع شركة أسكندرية لتداول الحاويات محطات الإسكندرية والدخيلة كما أن هناك ساحات وأوناش عملاقة متوفرة كما أننا من خلال هذا العام سندخل كثير من المعدات المستحدثة والمتطورة.

مساوئ تواجه الشركة : هناك بعض المساوئ التى تواجه الشركة وهى أولا المرور وهو ما يشكل عبء فى تعطيل المركبات والسيارات وهى على سبيل المثال وهى ذاهبة نحو السفينة فلها مواعيد وضوابط فنرى أن المرور يعيق السيارات مع وجود مخالفات لبعض السائقين وبعض السيارات مما يسبب التأخر عن مجاراة سبل وأوقات العمل الرسمية وكان من المستهدف إنشاء مستودع بمنطقة العامرية فى خطط الشركة ولكن هناك عوائق تشكل صعوبة أخرى

مميزات ميناء الإسكندرية وشركة أسكندرية للحاويات: يعتبر ميناء الإسكندرية ميناء متميز لموقعه الذى يعطيه عنصر من عناصر القوة من إتصالات وفنادق وطرق وبنوك وإمكانيات الإصلاح وغيرها من المميزات وميناء الإسكندرية يعتبر الميناء الرئيسى، وهناك خطط استراتيجية نقوم عليها لمقومات الشركة وكان من قبلى 3 رؤساء مجلس إدارة للشركة وهم يعتبروا من الرؤساء العظام وهم نموذج يحترم وقاموا أيضاً بسياسة واستراتيجية يجب أن نضعها فى الحسبان وهو ما نقوم نحوه ونضع له أهدافنا وشركتنا من الشركات التى تمتلك شهادات الأيزو والجودة والسلامة الصحية والمهنية وغيرها الكثير من الشهادات والجهات العالمية المسئولة عن إصدار هذه الشهادات لا تعطيها للشركات هباء ولكن تعطيها وفق عناصر ومعايير القوة وعناصر العمل وبذل الجهد ونحن نتحدث عن 24 عام مضوا على الشركة نذكر فيهم كيفية السفن وعناصرها ومعداتها وكيفية مواكباتها مع العمل ومنذ الثمانينات ونحن نعمل على أجهزة بدائية نوعا ما ولكن التكنولوجيات حكمتنا بأن نتجه نحوها حتى نحقق الأولوية المستهدفة و ما يواجهنا الآن محدودية المساحات وسنعجز حينها عن مواكباتها مع أداء المعدات التى تداول الحاويات

إيجابية التعاون المشترك: يجب أن نتوافق مع الشركات بهيئة الميناء وهناك حلول مستهدفة للعوائق التى تواجهنا ولكن بعد سنتين أو ثلاث وسيدخل ميناء الدخيلة فى توسعة وتعتبر كلاً من محطة أسكندرية والدخيلة محطتين منفصلتين عن بعضيهما البعض برغم وقوعهم تحت إدارة شركة واحدة إلا أنهما أيضا كلا منهم له خصوصيته وإدارته والقائمين عليه ومن الممكن أن يكون محطة أسكندرية عليها الطلب والدخيلة لا وممكن أن يكون الدخيلة عليها الطلب وإسكندرية لا وهذه معادلة ولكن فى نهاية الأمر كله لصالح الشركة



ونحن نعتبر منظومة تحت مظلة الشركة القابضة وهو كيان له منظومة متكاملة لها احترامها وأهدافها ويمتلك كثير من الشركات ولكل شركة لها أهدافها وسياستها ويحضرنى الآن أن أناشد القائمين على العمل بالجمارك أن ييسروا الأمور من ليونة وآلية وقلة الإجراءات المتبعة وذلك لسهولة العمل وحتى تعود علينا بالإيجابية .

سياسة التخزين : والتخزين لدينا يتم فى 12 يوم وهذه من المعوقات أيضاً التى تواجهنا فلو أفترضنا أن التخزين تم فى 6 أيام سنعمل بذلك بالضعف وسيتغير كثير من الروتين والإجراءات المتبعة فى أسلوب العمل.

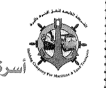
أوجه المنافسة : والمنافسة لها وجهين تعتبر إيجابية وفى نفس الوقت سلبية وأما عن الجانب الإيجابى فهو يدفعنا نحو العمل والتطوير والتحديث وتقديم أفضل الخدمات والجانب السلبى فى مشاركة كثير من الشركات فى جزء من التورتة ولكن المؤشرات تفيد بأننا حققنا أكبر قدر من العمل ومن يتعاون معنا من الشركات يشعر بمدى المكاسب الهائلة التى تدر عليهم فهم يتعاونوا بأوناش وسيارات وسبلايت ومعدات الشحن والتفريغ.

سياسة الشركة فى البورصة : الشركة تعتبر من الشركات الوحيدة من 6 محطات التى تتواجد فى البورصة وهذا يفرض علينا أن نتجه نحو الصواب وتحقيق الشفافية فى البورصة من أرقام تصدر بشكل دورى تفيد حال الشركة وهناك شريحة منذ 6 سنوات منذ عام 2002 حتى عام 2008 .

التطوير والتحديث بالشركة وسفن الحاويات : من خلال هذه السنة ستدخل محطة أخرى وسندخل أوناش ومعدات متطورة فيجب أن يكون هناك مقابل خدمة من المتعاملين مع الشركة ومتطلباتهم وهناك أيضا تطوير بالنسبة لسفن الحاويات وشهد عام 2008 تطوراً ملحوظاً بالنسبة للسفن وبالنسبة للأطوال والأحجام ودورنا الآن أن نتعامل مع أكبر السفن ولكن أطوال الأحواض تحجبنا وبذلك نعتبر غير مؤهلين من مواكبة السفن العميقة وبذلك تذهب هذه السفن لشرق التفريعة ولكن بظهور التطور فى حجم حمولات سفن الحاويات ومعدات التداول يفيد نمو التجارة وزيادة الإنتاجية .

التخطيط المستقبلى للشركة : بالنسبة للنتائج المتبعة والأرقام التى ذكرناها من الجدير بالأهمية وهى أمكانية متر الرصيف وبالأرقام المتبعة رأينا أن متر الرصيف يأخذ 324 حاوية وإسكندرية حققت 685 حاوية والدخيلة 415 حاوية وهناك دراسة أن متر الرصيف يحقق 1000 حاوية وهناك أسئلة مطروحة لنشاط الشركة ونحن نوفق ما يمكن تواكبه مع العمل وبالنسبة لمقاولين النقل فإن المتعاملين مع الشركة يومياً حوالى 1000 سيارة تنقل الحاويات وممكن أن نتخيل هذا الرقم وما يحدثه بداخل الميناء والأرصفة وهذا لاشك أنه يؤثر على معدلاتنا وشرق التفريعة يفرق عنا فى كثير من هذه المعانى المتبعة ولكننا أيضاً نهتم بالآلية المتبعة ونسعى إلى RTG ويرتفع التداول وينقص حسب الإمكانيات.

تأثير البترول على سبل العمل : تعتبر تكلفة نقل السفينة 60 % منها بترول وإذا زاد البترول ستتأثر نقل السفن ومعه النقل البرى والتكاليف تتأثر تأثراً ملحوظاً ونحن لا نتداول حاويات فحسب ولكننا أيضا نتعامل مع المعدات الثقيلة وهناك معدة جاءتنا وزنها 74 طن وكان واجب علينا أن نتعامل معها ولو لم يكن لدينا معدات مؤهلة لذلك ما كنا تعاملنا معها وختم العربى بأمثلة سفن متأثرة دخلت إلى الميناء وتعاملت معها الشركة مثل سفينة إيتال فلوريدا الإيطالية وكانت هذه السفينة أكبر مثال للتعامل مع السفن .



أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى

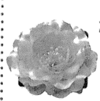
علاء ندا

بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة
شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى
والبرى ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى

محمد سعد زغلول

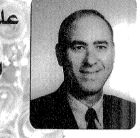
بثقة القيادة السياسية
بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة
شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل
البحرى والبرى ويتمنون لسيادته
كل تقدم ونجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



شكراً لهذا الرجل

تنتهز أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
هذه الفرصة وتتقدم بجزيل الشكر
والعرفان والتقدير
للسيد الأستاذ الدكتور

حمدى حسان



على ما قدمه من إنجازات
على المستوى
الدولى والمحلى أثناء
توليه منصب
عميد معهد تدريب
الموانى
داعين له بالتوفيق فى حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية

مرحباً بهذا الرجل

أصدر الأستاذ الدكتور محمد فرغلى
مدير عام الأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
قرارا بتولى
السيد الأستاذ الدكتور

أكرم سليمان

عميداً لمعهد تدريب الموانى
وهو من الكفاءات
التى أثبتت وجودها
خلال السنوات الماضية
وأسرة تحرير مجلة
إنترناشيونال تقدم له التهنئة
وتتمنى له مزيد من التقدم والنجاح

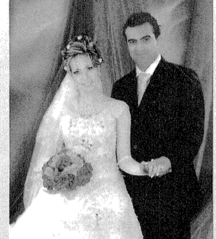




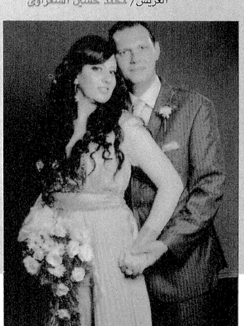
العروس/ رانيا جزارين
العريس/ محمد حسين الشعراوى



جميع العاملين بشركة أميرال يهنئون الزميلة ملكة محمد والزميل محمد إبراهيم بالزفاف السعيد وبالرفاء والبنين



العروس/ هنا عبد الرحمن
العريس/ أحمد محمد



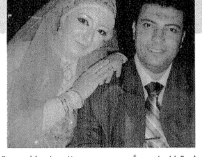
عقد قران شيرهان وجيه عرفة
على الأستاذ يوسف أحمد العفيفى



الآنسة/ مها جمال
المهندس/ عصام حرب



إحتفل المهندس حازم محمد عبد الظاهر وحرمه مروة رشيد بعيد واجهما الأول ألف مبروك



خطوبة المحاسب أحمد محمد سالم على المهندسة رحاب الصاوى رمضان من العاملين بالهيئة العامة بميناء بورسعيد

تهنئة

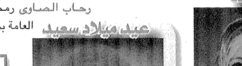


اللواء إبراهيم صديق يهنئ الأستاذة مايسة محمود أحمد محمود لحصولها على لقب الموظف المثالى

تهنئة



سحر صالح عبد الفتاح ترقية سيادتها بمنصب رئيس قسم الإعلان والنشر بإدارة العلاقات العامة للهيئة العامة لموانى بورسعيد





مروة علاء الدين عبد العال

A warm welcome From Le Méridien Heliopolis



Rotary Nasr City, the non-profit organization, chaired by Eng. Mina Morkos, recently held their monthly gathering at Le Méridien Heliopolis. This month's guest of honor and evening speaker was the famous Actress Raghda. The guests were met and welcomed by Nihal Zamzam the Public Relations and Marketing Communications Manager of the hotel.

Seen in the picture from the right, Eng Mina Morkos, Raghda the famous actress, Mr. Nader Edward member of the committee and Nihal Zamzam